Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 5 / 11. JANUAR 2023

Rallye Dakar: Al-Attiyah auf Siegkurs

Audi-Pleite mit Doppelcrash

Mitmachen und gewinnen!
DIE GROSSE LESERWAHL
1. Preis
1 x 1 Auto-Abo von ViveLaCar für ein Jahr
in Kooperation mit
LIQUI MOLY
KW

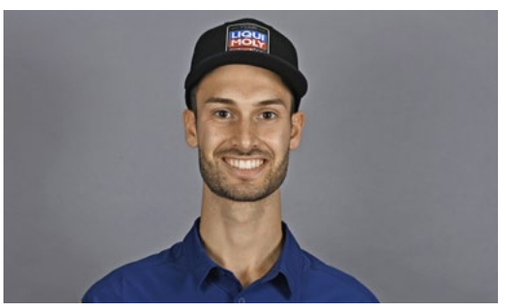
GT-Masters-Pläne
ADAC bessert noch mal nach

Formel-1-Regeln 2023
Das ist neu in der Königsklasse

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40
4 190525 902906 05

Trauer in der Rallye-Szene
Ken Block stirbt bei Schneemobil-Unfall

Antrag auf Formel-1-Einstieg
Andretti und Cadillac stoßen auf Widerstand



Moto2-EM-Sieger Lukas Tulovic
Geht der Durchmarsch in der WM weiter?

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Was steckt hinter den Andretti-Cadillac-Plänen? **S. 4**
Formel 1 Interview mit Mercedes-Technikdirektor Mike Elliott **S. 6**
Formel 1 Das sind die neuen Regeln für die Saison 2023 **S. 8**
Formel 1 Weitere aktuelle News aus der Königsklasse **S. 10**
Formel E Ausblick auf die in Mexiko startende Saison **S. 12**
Sportwagen Update GT Masters und weitere aktuelle News **S. 14**
Rallye-WM So stellt sich die WM zur neuen Saison auf **S. 16**
Rallye ÖRM-Auftakt und Test des M-Sport-Teams **S. 18**
Rallye-Raid-WM Der Zwischenstand bei der Dakar-Rallye **S. 19**
Rallye-Historie Vor 40 Jahren: Röhrls vierter Monte-Sieg **S. 20**
Rallye Nachruf: Das bewegte Leben von Ken Block **S. 22**
Leserwahl Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie **S. 24**
Tourenwagen Aktuelles aus TCR, STCC und Co. **S. 29**
Tourenwagen-Historie WTCC/WTCR-Rückblick Teil 3 **S. 30**

Motorrad:

Rallye-WM Offenes Rennen bei einer harten Dakar-Rallye **S. 32**
Motorrad-WM Interview mit Einsteiger Lukas Tulovic **S. 34**
Motorrad-WM Aktuelle News aus den diversen Klassen **S. 36**
Historie Kawasaki machte vor 30 Jahren Druck beim Motor **S. 38**
Straßensport Ausblick SBK-WM und weitere aktuelle News **S. 40**
SuperEnduro-WM Billy Bolt trotz Sturz auch Riesa-Sieger **S. 42**
Offroad Auftakt US-Supercross und weitere Offroad-News **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

MOTORSPORT IMAGES

12 Formel-E-Saisonvorschau: Wo hakt es noch vor dem Neustart?

WORLDSBK

38 Motorrad-Historie Kawasaki ZXR 750 M: „Green Meanie“ mit Überdruck zum Titel

18 ÖRM – Jänner-Rallye: Fourmaux siegt bei Monte-Testlauf

FESSL

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Andretti will zusammen mit General Motors in die Formel 1. Das stellt den Motorsportweltverband FIA und die Rechteinhaber vor eine Zerreißprobe.

Wer hat das Sagen in der Formel 1? Stefano Domenicali, den Rechteinhaber Liberty Media als CEO einsetzt und der die Geschicke der Königsklasse, deren Kalenderplanung und die Vermarktung leitet? Oder die FIA mit Mohammed bin Sulayem an der Spitze, die die Regeln schreibt und sie überwacht? Dass es in dieser Beziehung kriselt, ist seit Längerem bekannt. Jetzt bekommt es die breite Öffentlichkeit vor Augen geführt. Auslöser ist das Interesse von Andretti und General Motors, gemeinsam in die Formel 1 einzusteigen.

Wenigstens in einem Punkt sind sich FIA und Formel 1 einig: Beide sind offen für ein elftes oder zwölftes Team. Da hören aber die Gemeinsamkeiten bei der Zukunftsplanung auf. Bin Sulayem will sich als Macher profilieren. Er schlägt sich auf die Seite der neuen US-Allianz, während das F1-Management bremst. Man würde General Motors zwar mit offenen Armen begrüßen – wenn das Projekt ein ehrliches wäre. Eines mit einer eigenen Power Unit. GM will nämlich keinen eigenen Motor bauen, sondern ihn bei Renault-Alpine einkaufen. Für ein solches Rebadging würde die Formel 1 ungern das Feld erweitern. Für einen echten Werkseinsatz sofort. Dumm für FIA-Präsident Bin Sulayem: Wenn das F1-Management nicht zustimmt, ist es mit einem zweiten US-Team ausgeträumt.

Die Parteien sind auf dem Weg, sich in einen gordischen Knoten zu vergaloppieren. Die Formel 1 will ein neues Team nicht um jeden Preis. Die Qualität muss stimmen. Es zählt nicht die Verpackung, sondern was drin steckt. Natürlich will sie selbst den richtigen Kandidaten aussuchen. Die Teams stehen mehrheitlich auf Seiten der Formel 1. Nur Qualität steigere den Wert des Produkts – und damit die Einnahmen, um die es ihnen in erster Linie geht.

Um alles zu verstehen, müssen wir in den August 2020 zurückreisen, als FIA, F1 und die Teams das Concorde Agreement unterzeichneten. Im Rahmenvertrag verankerten sie eine „Anti-Verwässerungsklausel“ von 200 Millionen Dollar, die jeder Neueinsteiger bezahlen muss. Als Abschreckung für unseriöse Teams. Damals war die Weltlage mit Corona als Schreckgespenst eine andere. Die Formel 1 hat sich seither besser entwickelt, als es selbst die größten Optimisten dachten. Vor diesem Hintergrund wollen die Mitglieder den Beitrittspreis für den exklusiven Club nach oben treiben. Mindestens auf das doppelte Niveau.

Damit wären die bestehenden Teams auch deutlich mehr wert. Die Frage ist, ob die Formel 1 den Bogen überspannt. Andretti hat wenigstens eine Basis, um ein Team zu gründen. Neue Hersteller (wie Audi) übernehmen bestehende Teams, weil alles andere sauteuer wäre. Porsche fällt in Hintergrundgesprächen noch immer. Will die Formel 1 solange wie möglich die Tür offen halten? Oder wird der Name für andere Zwecke gestreut? Domenicali hält seine Karten verdeckt in der Hand.

Andreas Haupt
Redakteur

PAIRAN

42 **SuperEnduro-WM in Riesa: Gegenwind für Billy Bolt**

MSa-Paddock

VERDAMMT LANG QUER

Zum 15. Mal berichtet Reiner Kuhn von der Rallye Dakar und freute sich im Biwak von Ha'il gemeinsam mit Jacky Ickx über ein kleines Jubiläum. Der junggebliebene Ex-Formel-1-Pilot, Le Mans- und Dakar-Sieger ist in diesem Jahr gar zum 30. Mal bei der Marathonfahrt vor Ort.

EXTRA-SERVICE

Nicht nur die Rallyeautos brauchten am Pausentag der Dakar Pflege, MSa-Reporter Markus Stier reiste mit einem Bandscheibenvorfall an und bekam vom Audi-Physiotherapeuten ein neues Fahrwerkssetup. Danke Uli!

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Cadillac verbündet sich mit Andretti, baut aber keinen eigenen Motor. Das stößt in der Branche auf Skepsis

SEAN BULL DESIGN

Das neue US-Dream-Team?

General Motors will mit der Edelmarke Cadillac in die Formel 1. Dafür verbündet sich der US-Autohersteller mit Andretti. Die Partner wollen sich als elftes Team einschreiben. Die FIA begrüßt das Vorhaben, das Formel-1-Management gibt sich dagegen zurückhaltend. Droht nun ein Machtkampf?

Von: **Andreas Haupt**

Mehrmals blitzte Michael Andretti mit seinem Vorhaben ab. Der frühere IndyCar-Meister und 13-fache GP-Teilnehmer wollte 2021 den Sauber-Rennstall übernehmen und klopfte später bei Haas an. Er bekam aber keinen Fuß in die Tür. Die Formel 1 und die Mehrheit der Teams beäugten ihn skeptisch, statt ihn mit offenen Armen zu empfangen. Der Name Andretti allein reichte nicht, um sie zu überzeugen, dass ein neues Team mehr bringt als es sie kostet. Da musste Michael Andretti klar geworden sein, dass er einen anderen Ansatz braucht, um sich den Traum von der Formel 1 zu erfüllen. Er braucht einen Hersteller als Zugpferd. Das müsste das Ticket doch lösen.

Diesen Hersteller hat Andretti nach Gesprächen über die letzten fünf Monate gefunden. Der US-Autokonzern General Motors will seine Edelmarke Cadillac promoten und ihr zu mehr Strahlkraft verhelfen. Dafür hat General Motors – kurz GM – die Formel 1 als perfekte (Marketing-)Bühne ausgemacht. Und so verbündet sich Cadillac mit Andretti. Beide wollen die Gunst der Stunde nutzen, um ihre Motorsport-Projekte zu krönen: den Boom um die Formel 1, angefacht durch die Netflix-Seifenoper „Drive to survive“.

FIA versus Formel 1

Andretti-Cadillac verkündete am 5. Januar offiziell den Wunsch zum Formel-1-Einstieg. So bald wie möglich. Logisch wäre ein Zeitpunkt ab 2026, wenn ein neues Motoren-Reglement greift. Früher wäre aus finanzieller Sicht besser. Das Echo fiel jedoch geteilt aus. Die FIA begrüßt das Interesse, das Formel-1-Management gibt sich eher bedeckt. Schon seit Monaten gibt es zwischen den beiden Parteien dicke Luft. Jetzt könnte ein handfester Machtkampf zwischen dem Motorsport-Weltverband und den Rechteinhabern entbrennen – mit Cadillac-Andretti als Brandbeschleuniger.

> „Es überrascht mich, dass es ablehnende Reaktionen zum Vorhaben von Cadillac und Andretti gibt.“
>
> Mohammed bin Sulayem

FIA und F1-Management laufen bei der Expansion der Formel 1 nicht Hand in Hand. Die Risse in der Beziehung werden seit Amtsantritt von FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem im Dezember 2021 immer größer. Er verkündete zum neuen Jahr, dass er einen Prozess anstoßen wolle, in dem Kandidaten ihr Interesse an einem Einstieg in die Formel 1 bekunden können. Hier wurde noch mit offenen Karten gespielt. Bin Sulayem unterrichtete F1-Chef Stefano Domenicali über den Schritt. Drei Tage später riefen Michael Andretti und GM-Präsident Mark Reuss zur gemeinsamen Pressekonferenz, und ließen die Welt von ihren Plänen wissen. Sie dankten dem FIA-Präsidenten: „Mohammed bin Sulayem hat uns seine Unterstützung zugesichert. Ich bin optimistisch, dass es klappt. Immerhin ist die Formel 1 noch eine FIA-Rennserie. Aus unserer Sicht erfüllen wir alle Voraussetzungen. Mit GM haben wir einen der größten Automobilhersteller der Welt und jede Menge Unterstützer mit im Boot“, sagte Andretti.

Aus London, wo die Serienmacher beheimatet sind, gab es keine offizielle Stellungnahme. Selbst auf der Webseite der Formel 1 findet sich keine Meldung dazu. Inoffiziell heißt es, es gäbe viele Interessenten und jeder müsse durch einen echten Bewerberprozess. Die FIA muss dafür den Startplatz zunächst einmal offiziell ausschreiben, damit sich auch die anderen Interessen-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ten, die nicht öffentlichkeitswirksam für sich werben, bekennen können. Dann würde ein monatelanger Prüfprozess folgen. Der Bewerber muss dabei nachweisen, dass er die finanziellen Mittel, das Personal und die Infrastruktur besitzt, um langfristig in der Formel 1 zu fahren. Andretti hat bereits Ingenieure angeworben. Mit GM im Rücken sollte man über ausreichende Ressourcen verfügen. Das sich neu formende US-Team will seinen Stammsitz in den Staaten haben und eine Satelliten-Basis in England aufbauen. Dort sitzt der Großteil der F1-Industrie. Mit Colton Herta will man einen amerikanischen Fahrer in die Königsklasse bringen.

Kein Motor ein Problem

Andretti-Cadillac braucht die Zustimmung der FIA und der Rechteinhaber. Ohne Einverständnis aus dem F1-Management wird es nichts. „Es überrascht mich, dass es ablehnende Reaktionen zum Vorhaben von Cadillac und Andretti gibt“, twitterte der FIA-Präsident am 8. Januar. „Die FIA hat den Einstieg von kleineren und erfolgreichen Organisationen in den letzten Jahren gefördert.“ Haas war 2016 der letzte Neueinsteiger. „Wir sollten mögliche F1-Einstiege von globalen Herstellern wie GM und echten Racern wie Andretti fördern. Interesse von Teams aus Wachstumsmärkten bringt Diversität und erweitert die Anziehungskraft.“ Das könnte man als versteckten Seitenhieb gegen das F1-Management und die Teams werten, die sich gegen Andretti stellen. Dabei führt Stefano Domenicali seit rund acht Monaten selbst Gespräche mit GM. Die Tür wäre demnach offen, wenn die Voraussetzungen stimmen.

Das Formel-1-Management ist sich bewusst, dass ein zweites US-Team mit einem solch großen Namen und mindestens einem US-Fahrer die Rennserie wahrscheinlich noch stärker pushen würde. Doch es missfällt, dass sich Bin Sulayem als Alleinentscheider darstellt und Partei ergreift, statt gemeinsam und in Ruhe die besten Kandidaten zu bestimmen. So gewinnt man den Eindruck, der FIA-Präsident wolle zeigen, wer das Sagen in der Formel 1 hat – wer die Hosen anhat. Dabei kann keiner ohne den anderen das Feld erweitern.

Die Sachlage ist kompliziert. Bin Sulayem hat sich für Andretti-Cadillac so weit aus dem Fenster gelehnt, dass er schlecht aussähe, sollte der angedachte Einstieg am Ende scheitern. Die Formel 1 und neun von zehn Teams haben ihre Bedenken. Nur Alpine soll sich für Andretti-Cadillac aussprechen. McLaren, ein früherer Befürworter der Andretti-Pläne, soll seine Meinung mittlerweile geändert haben.

Das Problem: Mit Cadillac würde zwar ein Hersteller kommen, allerdings ohne selbst ein Motorenbauer zu sein. Der Plan sieht vor, die Power Unit von Renault-Alpine zu beziehen. Dadurch hätten die Franzosen, die das US-Duo auch sonst technisch unterstützen könnten, endlich einen Verbündeten im Feld – und die eigene Position am Verhandlungstisch gestärkt. Die anderen Rennställe wittern eine Mogelpackung. Auf der Strecke wäre Andretti-Cadillac für sie ein Konkurrent um WM-Punkte. Das Risiko, in der WM-Tabelle nach unten zu rutschen, wäre höher. Das wiederum würde die Einnahmen aus dem Preistopf verringern. Das ist der Punkt: Natürlich geht es ums Geld.

Die Teams müssten sich mit einem elften Rennstall den Kuchen teilen. Dass sie in Summe weniger bekommen, ist allerdings unwahrscheinlich. Die Einnahmen gehen nach oben. In den ersten drei Quartalen 2022 steigerte die Formel 1 ihren Umsatz im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von 1,349 auf 1,819 Milliarden US-Dollar. Davon werden die Teams bei der Ausschüttung profitieren. Libertys Ziel ist es natürlich, die Umsätze und damit die Gewinne mit den Jahren weiter zu verbessern. Dabei würden neue Hersteller mit neuen Teams besonders helfen. Große Namen lenken weitere Aufmerksamkeit auf den Sport, sie vergrößern die Fan-Basis und zahlen auf den Wert der Marke Formel 1 ein. Doch Neuankömmlinge sollen auch echte Werksengagements aufziehen und alles selbst machen – auch den Motor. Noch immer träumt die Formel 1 in diesem Zusammenhang von Porsche.

Das Branding eines Rennwagens, den ein Privatteam einsetzt, wird nicht als ausreichend angesehen. Die Teams, die in den letzten Jahren viel investierten, sehen darin eine Verwässerung des Produkts. Sie fürchten um ihren Franchise-Wert, der durch die Budgetdeckelung und den Boom der Königsklasse gerade durch die Decke geht. Es winken Bewertungen wie im US-Profisport, wo Teams Milliarden wert sind. Die Haifische plädieren, dass Neueinsteiger nicht – wie vom aktuellen Concorde Agreement vorgesehen – 200 Millionen Dollar für den Eintritt zahlen müssen. Stattdessen soll ihnen eine Summe von 500 Millionen vorschweben. Dann würde jeder aus dem exklusiven Club nicht 20, sondern 50 Millionen kassieren. Und der Wert ihrer Formel-1-Lizenz in astronomische Höhen schießen. Doch wer zahlt schon eine halbe Milliarde, um überhaupt dabei sein zu dürfen? Obendrauf kämen Milliarden für den Aufbau einer Infrastruktur. Das Argument der Teams: Als die 200 Millionen festgeschrieben wurden, war die Formel-1-Welt noch eine andere. Der aktuelle Vertrag zwischen FIA, F1 und den zehn Teams läuft noch bis einschließlich 2025. Im neuen Concorde Agreement, dessen Verhandlungen bald starten, soll der Hype eingepreist sein. Mit mehr Geld könnte sich Andretti wohl früher die Zustimmung kaufen. Zwar haben die Teams kein Mitspracherecht, doch die Formel 1 schenkt ihnen ein offenes Ohr. ■

XPB

Gemeinsame Sache: Bin Sulayem (rechts) begrüßt die Andretti-Pläne

GM/ANDRETTI

Nur eine Mogelpackung? Andretti hat sich GM/Cadillac ins Boot geholt

MOTORSPORT IMAGES

Der auserwählte Fahrer: Herta könnte mit Andretti in die Formel 1 kommen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Nur ein GP-Sieg und der dritte WM-Platz: Mercedes punktete in jedem Rennen und kam auf 515 Zähler

WILHELM

Mike Elliott, Technikchef von Mercedes, spricht über den Bremsklotz Bouncing, die Problemlösung und die Tücken der Entwicklung.

Von: **M. Schmidt/A. Haupt**

Mercedes ist mit einem ungewöhnlichen Auto angetreten. Waren Sie überrascht, dass Sie die Einzigen waren, die dieses Konzept wählten?
Wir waren überrascht, dass kein anderer dieses Schlupfloch gefunden hat. Wenn du diesen Weg gegangen bist, ist es sehr schwer, etwas anderes zu kopieren.

In welchem Maß hat dieses Konzept zu den Problemen beigetragen, mit denen Sie sich später herumschlugen?
Wir haben nur einen partiellen Blick auf die Dinge. Wir sehen nur, was unser Auto macht. Es ist schwierig zu beurteilen, wie die anderen Konzepte reagieren. Wir haben versucht, die Probleme zu verstehen und in eine Lage zu kommen, die Leistungsschwankungen von Strecke zu Strecke vorherzusagen. Es hat nichts mit der Form der Seitenkästen zu tun, sondern mehr damit, wie wir das Auto konzipiert und welche Ziele wir uns gesetzt hatten.

Ihr Konzept lässt viel freie Fläche auf dem Unterboden. Ist das Teil des Problems?
Nicht wirklich. Es machte uns mehr Kopfzerbrechen, dass wir den Boden steif genug bekommen und dass er sich bei hohen Geschwindigkeiten nicht zu stark verbiegt. Aber das haben wir gelöst.

Wie viele der Probleme, die zu Saisonbeginn aufgetreten sind, wurden gelöst?
Das ist schwer zu beantworten. Zu Beginn der Saison hatten wir mit aerodynamisch generiertem Bouncing zu tun wie alle anderen auch. Das hat die wahren Probleme überdeckt. Mit unserem Upgrade in Barcelona sind wir den Großteil des Aero-Bouncings losgeworden. Das Bouncing, das jetzt noch da ist, wird durch Bodenwellen ausgelöst. Das ist diesen Autos, die knapp über der Straße liegen, angeboren.

Und die Schwankungen?
Anfangs konnten wir uns nicht erklären, warum es von Strecke zu Strecke immer anders aussah.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Wir hoffen, es reicht, um wieder vorne mitzufahren“

Jetzt sind unsere Vorhersagen genauer geworden. Unsere Simulationen liefern uns eine ziemlich genaue Aussage darüber, ob die nächste Strecke eine gute oder schlechte für uns sein wird. Und wir haben eine gute Theorie, warum das so ist und was wir machen müssen, damit uns das 2023 nicht wieder passiert. Das gibt uns das Selbstvertrauen über den Winter. Aber in der Formel 1 weißt du leider nie alles.

Im Windkanal war der Mercedes das schnellste Auto. Auf der Strecke hat sich das nicht bestätigt. Vertrauen Sie noch Ihren Werkzeugen?
Der Windkanal gab uns die richtigen Antworten, wo wir Rundenzeit finden können. Was wir nicht hingekriegt haben, war, wie wir den Abtrieb nutzen und wie das mit dem Rest des Autos zusammenarbeitet.

Der Großteil der Rundenzeit wird unter dem Auto generiert. Ist die Form der Seitenkästen egal?
Der bei Weitem wichtigste Teil des Autos ist das Profil auf der Unterseite. Der Frontflügel bestimmt, wie der Abtrieb über das Auto verteilt wird. Die Verkleidung hat eine ähnliche Bedeutung. Auch wenn unser Auto von außen komplett anders aussieht, hat seine Form nichts mit unseren Problemen zu tun. Als ehemaliger Aerodynamiker schaust du zunächst darauf, wie deine Aerodynamik arbeiten soll. Wie das Strömungsfeld aussehen soll, um das zu bekommen, was ich haben will. Es geht nie um ein von außen sichtbares Teil am Auto.

Traf Sie das Bouncing überraschend?
Wir wussten, dass die Groundeffect-Autos der Vergangenheit dieses Phänomen hatten, und wir sprachen darüber in der Konstruktionsphase. Wir haben nicht gesagt, dass es gar keine Probleme gibt, allerdings ließ keine Simulation erahnen, wie gravierend das Problem sein würde. Ich glaube, die Erfahrung haben alle gemacht. Es ist sehr schwer, das Problem im Windkanal nachzustellen, und in der CFD-Simulation wäre es sehr teuer, ein Rechenmodell dafür zu erstellen. Deshalb haben wir die vom Reglement erlaubten Ressourcen nicht dafür verwendet.

„Das Bouncing war so dominant, dass wir uns um andere Bereiche des Autos gar nicht kümmern konnten.“

Mike Elliott

Wie haben Sie das Problem dann gelöst?
Einerseits durch Versuche und klassische Kopfarbeit. Andererseits durch das Entwickeln neuer Werkzeuge. Wir reden immer über Korrelation zwischen Windkanal und Realität. Der Windkanal und CFD werden immer nur eine Annäherung an die Wirklichkeit sein. Die Kunst des Ingenieurs ist, diese Annäherungen mit den Daten von der Strecke zu vergleichen und daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen. Das war immer so. In diesem Jahr wussten wir, als wir das Bouncing bemerkten, dass wir da eine Lösung brauchten. Also haben wir Werkzeuge entwickelt, die uns helfen, das zu tun.

Werden Sie 2023 mehr auf ein größeres Arbeitsfenster als auf maximalen Abtrieb setzen?
Unsere Ziele sind andere. Einige der Probleme, die wir haben, rühren daher, welche Aerodynamik-Ziele wir uns gesetzt hatten. Wir haben schon Änderungen gemacht, und es wird weitere geben. Wir hoffen, es reicht, um 2023 wieder vorne mitzufahren.

Der Unterboden wird an den Kanten um 15 Millimeter angehoben. Welchen Unterschied wird das machen?
Ich glaube nicht, dass es einen großen Unterschied ausmachen wird. Wir alle werden einen Weg drum herum finden und uns adaptieren. Es hat den Startpunkt unserer Entwicklung nicht verändert. Der Abtriebsverlust hängt davon ab, mit welcher Bodenfreiheit sie fahren. Er kann hoch sein, aber auch sehr klein.

Wie viel kleiner ist das Arbeitsfenster eines Groundeffect-Autos gegenüber den Vorgängern geworden?
Mit diesen Autos findest du den größten Abtrieb, wenn du möglichst tief fährst. Und dann musst du mit den Phasen klarkommen, wenn das nicht möglich ist. Es ist kein riesiger Unterschied zu früher, eher ein kleiner.

Wie viel Entwicklungszeit hat das Bouncing gekostet?
Normalerweise erkennst du die Probleme deines Autos während der Wintertestfahrten und versuchst, sie bis zum ersten Rennen zu lösen. Diesmal war das anders. Red Bull hat das Problem wahrscheinlich am schnellsten gelöst. Sie fanden eine Lösung am Ende der Testfahrten. Andere glaubten, es gelöst zu haben, und dann kam es zurück. In unserem Fall war es so dominant, dass wir uns um verschiedene Bereiche des Autos gar nicht kümmern konnten.

Das bedeutete?
Normalerweise versuchst du, nicht nur Abtrieb zu finden, sondern auch deinem Auto eine Charakteristik durch die Kurven zu geben, dass die Fahrer es ausbalancieren können, wie sie es wünschen. Diese Arbeit wird normalerweise während der Testfahrten gemacht. Da arbeitest du an den Setups. Wir mussten das verschieben. Und als wir das Bouncing gelöst hatten, fanden wir plötzlich, dass es da noch andere Probleme gab, die wir lösen mussten.

Was waren die anderen versteckten Probleme?
Wenn ich die jetzt verrate, dann wüsste die Konkurrenz zu gut über die Lösungen Bescheid, die wir gefunden haben! Die einfachste Antwort ist die: Das Auto, das wir unseren Fahrern zur Verfügung gestellt haben, ist nicht das Auto, das wir uns gewünscht haben. Die Fahrer berichten, dass es schwer zu fahren ist. Und wir wissen inzwischen, warum.

Groundeffect-Autos sind sehr hart gefedert. Wird sich das ändern?
Wenn Sie sich die Fahrzeughöhe der 2021er-Autos anschauen, dann hat das zu weicheren Federn eingeladen. Mit dieser Generation Auto kann man das vergessen. Die Bodenfreiheiten sind deutlich geringer und auch die Unterschiede zwischen den einzelnen Autos.

Der Mercedes braucht ewig, die Reifen aufzuwärmen, geht aber im Rennen schonend mit ihnen um. Ist das Teil der DNA des Autos?
Ich würde das nicht auf die Charakteristik mit den Reifen schieben. Dort, wo wir im Rennen gut abschneiden, sind wir auch in der Quali ganz ordentlich dabei. Unsere Probleme treten auf einer Runde nur übertrieben zutage.

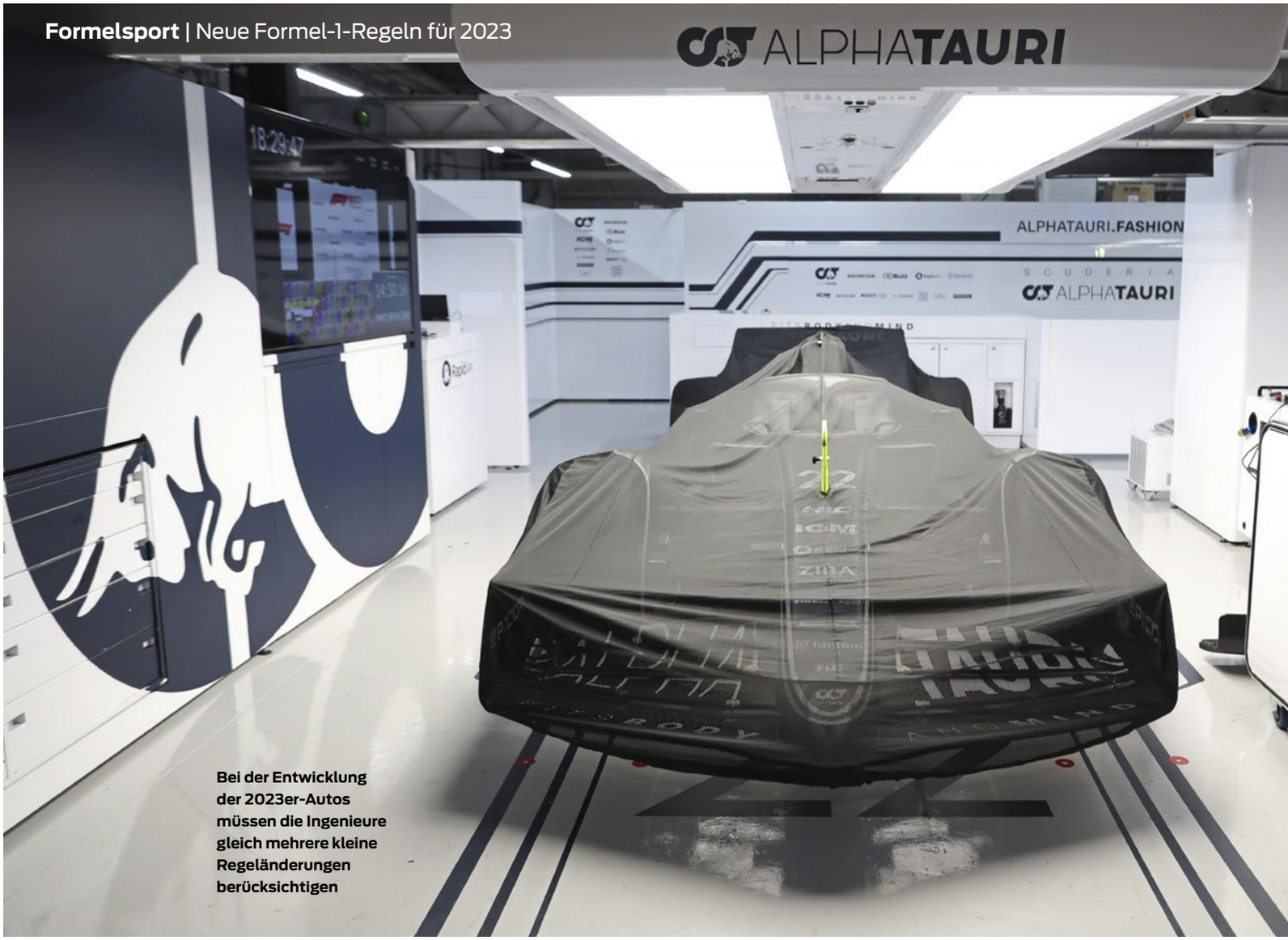
Welche Rolle spielte das Übergewicht für die Balance?
Gewicht war nicht unser größtes Problem. Jeder weiß, wie viel Rundenzeit du findest, wenn dein Auto leichter wird. Dieses Problem können wir spätestens diesen Winter lösen. Es war viel wichtiger, die anderen Probleme zu verstehen. Sonst würden wir 2023 das Gleiche erleben.

Wie sähe die ideale Strecke für den W13 aus?
Wenn ich das im Detail sage, würde ich schon wieder zu viel über unsere Schwachstellen verraten. Sie sehen ja, wo wir langsam sind. ■

Mike Elliott

Geburtstag: 04.06.1974
Geburtsort: St Austell
Herkunftsland: England

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Bei der Entwicklung der 2023er-Autos müssen die Ingenieure gleich mehrere kleine Regeländerungen berücksichtigen

Kleinvieh macht auch

Im Vergleich zur großen Regelreform vor der Saison 2022 lief die aktuelle Winterpause etwas ruhiger ab. Trotzdem müssen sich Ingenieure und Fans auf einige Änderungen in der Königsklasse einstellen. Wir bringen Sie auf den neuesten Stand.

Von: **Tobias Grüner**

Blicken wir noch einmal zwölf Monate zurück. Die Formel 1 stand Anfang 2022 kurz vor der größten Technikrevolution ihrer Geschichte. Groundeffect-Autos sollten mehr Spektakel und mehr Spannung bringen. Überall in den Fabriken war die Nervosität groß. Wer hatte die Regeln am besten interpretiert? Wird die Reihenfolge neu gemischt? Und gibt es wirklich mehr Action auf der Strecke? Alle Hoffnungen konnte die Reform sicher nicht erfüllen. Ja, es gab mehr Überholmanöver, aber das Versprechen nach mehr Abwechslung und Spannung hielt die neue Königsklasse nicht ein. Der Weltmeister hieß am Ende wieder Max Verstappen. Seinen zweiten Titel feierte der Red-Bull-Pilot deutlich früher in der Saison als seinen ersten.

Bevor es in die Winterpause ging, baten die Verantwortlichen die Fans um Geduld. Nach der steilen Lernkurve im ersten Jahr soll sich das Feld bald automatisch zusammenschieben, so die Hoffnung. Auch der Budgetdeckel werde dabei helfen, die Abstände zwischen den Topteams und den Hinterbänklern zu verringern. Apropos Budget: Eigentlich sollte die Ausgabengrenze über den Winter um fünf Millionen US-Dollar sinken. Doch der Ausgleich für Inflation, die größere Anzahl an Rennen und die Kompensation für drei zusätzliche Sprints fressen den niedrigeren Grundbetrag mehr als auf. So dürfen die Teams nun rund acht Millionen Dollar mehr ausgeben als im vergangenen Jahr.

Änderungen an der Aero

Auch im technischen Reglement wurde noch einmal nachgebessert, um die Kinderkrankheiten der letzten Reform zu beseitigen. Dabei hatten die FIA-Experten besonders das Thema „Porpoising“ im Visier. Zum Schutz der Fahrer vor zu aggressivem Bouncing der Autos bei hohen Geschwindigkeiten wurde gleich ein ganzes Maßnahmenpaket geschnürt. Vor allem die Anhebung der Unterbodenkante um 15 Millimeter dürfte den Ingenieuren Kopfschmerzen bereiten. Dazu wird auch noch der Eingang des Diffusorschachts um zehn Millimeter höher gesetzt. Ziel der Übung ist nicht nur, dass die Autos ruhiger liegen, sie sollen auch weniger stark an den Asphalt gesaugt werden. Auf fünf bis acht Prozent beziffern die Ingenieure den Abtriebsverlust, den die Regelanpassung mit sich bringt, was fast einer halben Sekunde in Rundenzeit entspricht. Das dürfte aber durch die normale Weiterentwicklung über den Winter mehr als wettgemacht werden. Es muss also keiner Angst haben, dass die neuen Autos langsamer sind als die alten.

Im Technik-Reglement für 2023 ist zudem noch eine Gewichtsreduzierung vorgesehen. Von 798

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RED BULL

Mist

geht es auf 796 Kilogramm runter. Nicht viel, aber nach Jahren des Zuwachses zeigt der Trend endlich wieder in die richtige Richtung. Was die Optik der Autos angeht, werden den Fans wohl vor allem die veränderten Außenspiegel ins Auge fallen. Sie wachsen in der Breite von 15 auf 20 Zentimeter. Bei ersten Testläufen im Vorjahr freuten sich die Piloten damit über eine deutlich verbesserte Sicht nach hinten. Aerodynamisch ändert sich sonst nicht viel. Beim Heckflügel sorgen neue Radien-Vorgaben dafür, dass die clevere Endplatten-Lösung von Aston Martin aus dem Vorjahr nicht mehr möglich ist. Auch bei der Frontflügel-Endplatte wird ein Schlupfloch gestopft, das Mercedes entdeckte und ausnutzte.

Beim Thema Sicherheit kennt die FIA bekanntlich keinen Spaß. Als Reaktion auf den heftigen Crash von Guanyu Zhou in Silverstone gibt es strengere Regeln beim Überrollbügel. Der obere Teil muss künftig stärker abgerundet sein und härteren Crashtests widerstehen. Bei der Sicherheit der Tanks wurde ebenfalls nachgebessert. Der Druck in der Spritblase ist künftig auf 1 bar begrenzt. Um das Niveau zu regeln, ist ein neues Ventil mit einem Mess-Sensor an den Gummi-Kevlar-Containern vorgeschrieben.

Pirelli backt neue Reifen

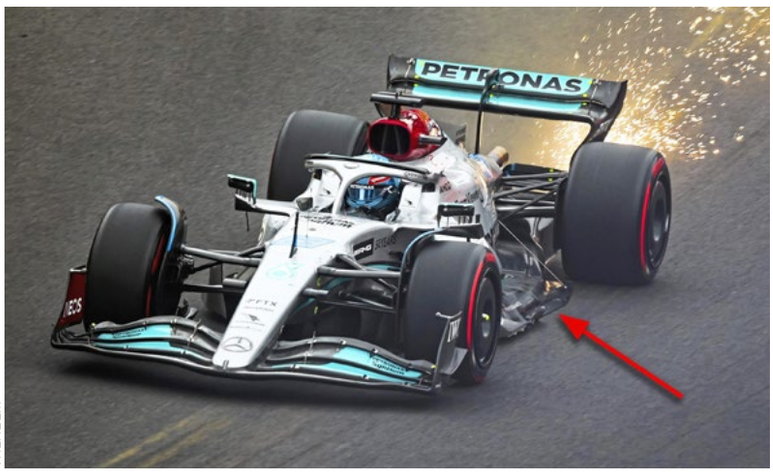
Auch Pirelli hat sich für 2023 etwas Neues überlegt. In den letzten Jahren wurden stets fünf Reifenmischungen homologiert. Künftig wird der Gummi in sechs verschiedenen Härtegraden gebacken, von denen dann drei an jedem Rennwochenende zum Einsatz kommen. Der Auswahl von C1 bis C5 wird noch ein neuer C0-Reifen hinzugefügt, der am härteren Ende der Skala angesiedelt ist. Beim Thema Heizdecken gibt es ebenfalls eine Änderung. Die ursprünglich geplante Temperatur-Reduzierung von 70 °C auf 50 °C ist nach dem kritischen Feedback der Fahrer beim Test in Austin vom Tisch. Um die angepeilte Energie-Einsparung doch noch zu realisieren, sollen die Heizdecken künftig nur zwei statt drei Stunden vor Gebrauch eingeschaltet werden.

Ebenfalls aus Gründen der Nachhaltigkeit gibt es Überlegungen, die Anzahl der Reifensätze in Zukunft zu reduzieren. Schon in der Saison 2023 will man bei zwei Grand-Prix-Veranstaltungen mit einem neuen Qualifikationsformat experimentieren. Hierbei werden die Teams verpflichtet, im Q1 nur die harten, im Q2 nur die mittelharten und im Q3 nur die weichen Reifen zu verwenden. So käme jeder Fahrer am Ende mit lediglich elf statt 13 Sätzen über das Wochenende. Bei welchen Rennen das neue Format ausprobiert wird, steht aber noch nicht fest.

Mehr Sprints, mehr Geld

Die Sprint-Events sind dagegen bereits fixiert. Um mehr Einnahmen zu generieren, verdoppelt sich die Zahl der zusätzlichen 100-Kilometer-Rennen an Samstagen von drei auf sechs. In Baku, Spielberg, Spa-Francorchamps, Katar, Austin und São Paulo bekommen die Fans zwei Mal Rennaction geboten. Das hat wie schon eingangs erwähnt auch Auswirkungen auf die Budgetdeckel-Berechnung. Früher wurden jedem Team 150 000 US-Dollar extra pro Sprint angerechnet – plus eine zusätzliche Kompensation bei Unfallschäden. Jetzt wird das Ausgabenlimit pauschal um 300 000 US-Dollar pro Sprint-Event erhöht, ohne dass es etwas extra gibt.

Damit die Ingenieure mehr von dem begrenzten Budget für die Entwicklung ausgeben können, wurde eine komplette Testwoche weggespart. Vor der neuen Saison stehen damit nur noch drei Tage lang Proberunden für jedes Team auf dem Programm, was die Eingewöhnung für Rookies und Teamwechsler deutlich erschweren dürfte. In den Fabriken der zehn Teams beginnt nun die heiße Phase. Die ersten Ausfahrten mit den Neuwagen sind vom 23. bis 25. Februar in Bahrain eingeplant. Dann bekommen wir hoffentlich auch die ersten Antworten auf die Frage, ob das Feld nun enger zusammenrückt. ■



WILHELM

Weniger Bouncing: Der Rand des Unterbodens wird um 15 Millimeter erhöht

WILHELM

Mehr Rück-Sicht: Die Außenspiegel wachsen fünf Zentimeter in die Breite

WILHELM

Unfreiwilliger Crashtest: Der Überrollbügel muss mehr Widerstand leisten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Verstappen ganz oben

Wer war der beste Fahrer des Jahres 2022? In Umfragen bei den Teamchefs und den Piloten bekam wenig überraschend Max Verstappen die meisten Stimmen.

Von: **Tobias Grüner**

Wir bei MSa fragen unsere Leser in der Winterpause immer, welche Fahrer in der Vorsaison besonderen Eindruck bei ihnen hinterlassen haben. Die gleiche Frage stellt die Formel 1 auch stets den zehn Teamchefs. Die Rennstall-Bosse müssen jeweils ein Top-10-Ranking erstellen, das dann analog zu einem Grand-Prix-Resultat mit Punkten gewichtet wird.

Das Ergebnis war dieses Mal wenig überraschend: Max Verstappen führt die Liste mit 207 Punkten deutlich an. Charles Leclerc (144) und George Russell (127) landen auf dem Podium. Es folgen Hamilton (100), Pérez (91), Norris (81), Sainz (68), Alonso (67), Bottas (29) und Vettel (24). Die gleiche Umfrage wurde auch unter den Fahrern selbst durchgeführt. Bis auf Lewis Hamilton nahmen alle Piloten an dem geheimen Voting teil. Auch hier landeten Verstappen und Leclerc auf den ersten beiden Plätzen. Den Bronze-Rang teilen sich Hamilton und Russell mit gleicher Anzahl an Punkten. Hinter dem Mercedes-Duo schafften es auch Norris, Alonso, Sainz, Albon, Vettel und Pérez in die Top 10. ■

WILHELM

Verstappen und Leclerc liegen auch im Ansehen der Teamchefs vorn

Formel 1

Krypto auf dem Rückzug

In den letzten zwei Jahren hatten Krypto-Börsen die Formel 1 als neue Werbeplattform für sich erkannt. Doch der Hype scheint schneller vorbei, als es die Teams erwartet haben.

Von: **Tobias Grüner**

In den Marketing-Abteilungen der F1-Rennställe trauert man heute noch den goldenen Zeiten vor dem Tabak-Werbeverbot hinterher. Seitdem ist es deutlich schwieriger geworden, die Sponsorenplätze auf den Rennwagen zu verkaufen. Da kam das plötzliche Interesse der Krypto-Börsen gerade recht. In den letzten zwei Jahren entstand fast schon ein Run auf die prominentesten Werbeflächen. Das Hightech-Image der Formel 1 sollte auf die digitalen Marktplätze für virtuelle Währungen und Kunstwerke abstrahlen. Acht der zehn Teams konnten innerhalb kurzer Zeit neue Partner gewinnen.

Doch mit dem Crash des Krypto-Marktes Mitte letzten Jahres scheint der Hype nun so schnell vorbei zu sein, wie er gekommen war. Nur ein Jahr nach der Ankündigung einer langfristigen Partnerschaft ließ Mercedes im November 2022 die Logos der Krypto-Börse FTX wieder von den Autos entfernen. Das Unternehmen hat mittlerweile Konkurs angemeldet. Auch Ferrari muss auf eine zweistellige Millionensumme verzichten. Die Scuderia hat sich in der Winterpause von Velas getrennt. Bei Alpha Tauri verschwanden die Logos von Fantom aus der Sponsorenliste. Dank Budgetdeckel und höherer Preisgelder sind die Rennställe heute zum Glück nicht mehr ganz so abhängig von Sponsoren wie früher. Bei Red Bull (Bybit), Aston Martin (Crypto.com), Alpine (Binance), McLaren (Tezos/OKX) und Alfa Romeo (Floki/Socios) muss man sich aber auch auf reduzierte Einnahmen einstellen. ■

MOTORSPORT IMAGES

Ferrari musste die Partnerschaft mit Velas früher als geplant beenden

NACHRICHTEN

F1-LAUNCH-TERMINE

Nach Alpha Tauri (11.2.), Aston Martin (13.2.) und Ferrari (14.2.) haben nun auch McLaren und Alpine Termine für die Präsentation ihrer neuen Autos verkündet. McLaren will parallel zu Aston Martin am 13. Februar das Tuch vom MCL37 ziehen. Alpine hat sich den 16. Februar für die Enthüllung des A523 ausgesucht.

GASTSTART IN LE MANS

Max Verstappen hat angekündigt, dass er dieses Jahr wieder beim virtuellen 24h-Rennen von Le Mans an den Start gehen will. Das erste große SimRacing-Event des Jahres beginnt am 14. Januar. Auf der prominent besetzten Teilnehmerliste stehen unter anderem auch Romain Grosjean, Felix Rosenqvist, Bruno Spengler, Andy Priaulx und Felipe Drugovich.

TRAUER UM KEN BLOCK

Der Tod von Ken Block hat auch in der Formel-1-Szene für Bestürzung gesorgt. Lewis Hamilton unterbrach sogar seine Social-Media-Pause, um seinem verstorbenen Kumpel ein paar nette Worte zu widmen. Was viele wohl schon vergessen haben: Dank Partner Pirelli war für Ken Block 2011 mal ein dreitägiger Reifentest in einem zwei Jahre alten Toyota-F1-Renner angesetzt. Doch der Rallye-Star musste den Einsatz am Ende absagen. Seine langen Beine passten nicht ins Cockpit.

FRÜHERES QUALIFYING

Die Organisatoren des Australien-Grand-Prix haben bestätigt, dass die Qualifikation diese Saison eine Stunde früher stattfinden soll. Letztes Jahr begann die Session noch um 17 Uhr Ortszeit, dieses Jahr gehen die Piloten schon um 16 Uhr auf Zeitenjagd. Streckenchef Andrew Westacott erklärte, dass die Zeitenänderung auf Wunsch der FIA erfolgte. Die Fahrer hätten sich letzte Saison beschwert, weil sie durch die tief stehende Sonne geblendet wurden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BEWEGUNG NEU GEDACHT

DAS MAGAZIN ZUR ELECTRIC MOBILITY

Visionär für innovative Technologien und E-Mobilität in all ihren Facetten. MO/OVE liefert kompetente und tiefgründige Informationen für alle Elektro-Fans und -Interessierte. Durch verschiedenste Langzeittests, unabhängige Reportagen und Experten-Interviews begleiten wir aktiv den Wandel der Mobilität.

NEU! JETZT IM HANDEL ODER ONLINE:
auto-motor-und-sport.de/moove

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

100 zusätzliche Kilowatt, namhafte Newcomer und überarbeitete Regeln liefern Gründe zur Vorfreude

Licht und Schatten

Drei bittere Ausstiege im Zuge der Pandemie stoppten den ersten Höhenflug der Formel E. Mit der neuen, dritten Auto-Generation (Gen3) will die E-Weltmeisterschaft nun wieder in die Erfolgsspur zurückkehren, doch ihre ambitionierte Technik leidet noch unter größeren Kinderkrankheiten.

Von: **Philipp Körner**

Sie war der Hoffnungsträger inmitten der Krise. Trotz der schmerzhaften Ausstiege von Audi, BMW und Mercedes und trotz der zahlreichen pandemiebedingten Absagen galt die Gen3 schon früh als der Ausweg aus der ersten echten Notlage der vorher noch erfolgsverwöhnten Serie. Dank einer um 100 Kilowatt gestiegenen Spitzenleistung von 350 kW (476 PS) und einer massiven Maximal-Rekuperation von 600 kW sollen die neuen Renner ab der anstehenden neunten Saison nicht nur sportlich, sondern auch endlich technisch überzeugen. Um parallel die Ausgaben im Rahmen zu halten, entwickelten die seit 2014 aktive Serie und die FIA zudem einen Kostendeckel nach dem Vorbild der Formel 1. Zusammen mit Einheitsbauteilen wie der Batterie und dem Chassis werden die Teams so zu ihrem Sparglück gezwungen. Für die Hersteller gibt es angesichts der Entwicklungsarbeit aber einen deutlich höheren „Freibetrag“,

Zweieinhalb Neue im Feld

Diese Kombination aus Technik und Business-Case bescherte der Formel E im vergangenen Jahr drei Erfolgsmeldungen. Mit Maserati und McLaren haben sich gleich zwei namhafte Newcomer für den Start der Gen3-Ära angemeldet. Außerdem ist mit Abt Sportsline das frühere Audi-Einsatzteam wieder im Grid und bringt mit Titelsponsor Cupra den nächsten Hersteller in den wachsenden Serienkosmos. Trotz der großen Autobauer im Hintergrund handelt es sich jedoch jeweils um Kundenprojekte. Maserati erhält beim Weg zurück in den Formelsport Technik und Know-how von Stellantis-Konzernschwester DS. McLaren übernahm die Reste des Mercedes-Teams und kaufte sich bei Nissan den fehlenden Motor ein. Und Abt setzt beim Comeback auf das Kundenauto von Mahindra.

Insgesamt bleibt die Formel E in Saison neun damit bei sechs Motorenbauern: DS, Porsche, Jaguar, Nissan, Mahindra und NIO. Bei den Kunden sind des Weiteren Envision Racing (Jaguar) und Andretti (Porsche) zu nennen – macht wie im Vorjahr elf eingeschriebene Teams. Auf dem Papier gab es mit Techeetah zwar auch einen Abgang. Durch die Abt-Rückkehr und den neuen DS-Partner Penske Autosport glich es sich allerdings aus. In Diensten der US-Franzosen wird Stoffel Vandoorne seine Titelverteidigung in Angriff nehmen. Sein Wechsel war einer von vielen in einer intensiven Transferphase: Fast alle Teams haben ihre Paarungen neu aufgestellt. Aus deutscher Sicht sind hierbei Maserati-Neuzugang Maximilian Günther, Serien-Rückkehrer René Rast (McLaren) und Andretti-Neuverpflichtung André Lotterer hervorzuheben. Mexiko-Sieger Pascal Wehrlein bleibt dagegen dem Porsche-Werksteam treu. Nico

RENNKALENDER 2023

14.01.	**Mexiko (Mexiko-Stadt)**
27.01.	**Saudi-Arabien (Diriyah)**
28.01.	**Saudi-Arabien (Diriyah)**
11.02.	**Indien (Hyderabad)**
25.02.	**Südafrika (Kapstadt)**
25.03.	**Brasilien (São Paulo)**
22.04.	**Deutschland (Berlin)**
23.04.	**Deutschland (Berlin)**
06.05.	**Monaco (Monaco)**
03.06.	**Indonesien (Jakarta)**
04.06.	**Indonesien (Jakarta)**
24.06.	**USA (Portland)**
15.07.	**Italien (Rom)**
16.07.	**Italien (Rom)**
29.07.	**Großbritannien (London)**
30.07.	**Großbritannien (London)**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Müller (Abt) ist neben Edoardo Mortara (Maserati) und Sébastien Buemi (Envision Racing) nach kurzer Pause als dritter Eidgenosse zurück im Feld.

Sorgen und Regel-Updates

Obwohl allein die Änderungen bei den Teams und Fahrern genügend Gründe für Spannung bieten würden, gibt es auf Seiten der Technik noch einige mehr – allerdings unfreiwillig. Sowohl die Hersteller-Probefahrten als auch der offizielle Vortest in Valencia wurden von Technik-Ärger und einer anhaltend großen Ersatzteilnot heimgesucht. Besonders labil präsentierte sich die Gen3-Batterie von Williams, die immer wieder längere Unterbrechungen erzwang. Ihre Ausfallerscheinungen sorgten final sogar dafür, dass das Prestige-Projekt der Schnelllade-Stopps erst später in der Saison umgesetzt werden kann. Der 30 Sekunden umfassende Service soll auf Dauer die Schleifen des Attack-Mode ersetzen – den unbeliebten Fanboost kassierte man bereits in der Winterpause ein.

Diverse Unfälle bei den Tests deuteten des Weiteren darauf hin, dass die komplexe Verbindung aus den Einheitsbauteilen und den Hersteller-Antrieben noch fehleranfällig ist. Weil teils sogar der Bremsprozess versagte, bereiten die Teams und die FIA ein zusätzliches Notfallsystem vor, dessen Einführung aber etwas dauert. Für den Saisonstart in Mexiko ergänzte man wohl auch deshalb eine Schikane auf der Gegengeraden. Grundsätzlich wird sie dabei helfen, das nun wieder im Rundenformat ausgetragene Rennen über eine angemessene Dauer laufen zu lassen. Nach Neutralisierungen gibt es weiterhin eine „Nachspielzeit“, die jetzt wie im Tourenwagensport analog Runden umfasst.

Wie sich die neuen Autos und Team-Fahrer-Kombinationen in Mexiko und Co. schlagen werden, kann man wie gewohnt bei Pro7 und auf ran.de verfolgen. ■

ENVISION RACING (JAGUAR)
Sébastien Buemi & Nick Cassidy

MOTORSPORT IMAGES

MCLAREN (NISSAN)
Jake Hughes & René Rast

MOTORSPORT IMAGES

DS PENSKE
Stoffel Vandoorne & Jean-Éric Vergne

MOTORSPORT IMAGES

MAHINDRA
Oliver Rowland & Lucas di Grassi

MOTORSPORT IMAGES

NIO 333
Sérgio Sette Câmara & Dan Ticktum

MOTORSPORT IMAGES

MASERATI (DS)
Maximilian Günther & Edoardo Mortara

MOTORSPORT IMAGES

ABT CUPRA (MAHINDRA)
Robin Frijns & Nico Müller

MOTORSPORT IMAGES

PORSCHE
A. Félix da Costa & Pascal Wehrlein

MOTORSPORT IMAGES

JAGUAR
Mitch Evans & Sam Bird

MOTORSPORT IMAGES

NISSAN
Norman Nato & Sacha Fenestraz

MOTORSPORT IMAGES

ANDRETTI (PORSCHE)
Jake Dennis & André Lotterer

MOTORSPORT IMAGES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rolle rückwärts

Das ADAC GT Masters wird nun doch nicht zur DTM Endurance. Die Zusammenlegung mit LMP3-Rennern ist noch einmal überdacht und revidiert worden

ADAC

Es ist ein Hin und Her. Bei der ADAC-Pressekonferenz Anfang Dezember verkündete man mit dem Erwerb der DTM, dass das ADAC GT Masters zukünftig zur DTM Endurance wird und mit der LMP3 fahren soll. Nach viel Kritik von Teams und Fans hat man es sich nun wieder anders überlegt. Die Teams sind aber noch nicht ganz glücklich.

Von: **Bianca Leppert**

Schon während die Neuerungen zum ADAC GT Masters bei der Pressekonferenz des ADAC in München Anfang Dezember verkündet wurden, piepten bei den Beteiligten die Handys unentwegt. Die Teamchefs waren vom neuen Konzept enttäuscht, sauer und erschrocken. Es sah vor, dass die GT3-Renner gemeinsam mit LMP3-Autos fahren, keine Platin-Fahrer mehr erlaubt sind und man zugunsten der DTM in Zelte umziehen muss. Der Gegenwind war schon wenige Stunden nach der Bekanntmachung der neuen Ideen auch öffentlich zu spüren. Die Fans diskutierten das Thema auf Social Media rauf und runter.

Immerhin: Kurz vor Weihnachten verschickte der ADAC eine Rundmail an die Teams, dass man auf die Kritik reagiere. Heißt: Die gemeinsamen Rennen mit der LMP3 sind passé – auch weil der ACO wohl doch nicht so begeistert von der Idee war wie angenommen. Platin-Fahrer sind nun doch wieder erlaubt. Ein wichtiger Baustein für Mannschaften wie etwa Land Motorsport, die vorwiegend auf die Kombination aus Platin-Profi und Nachwuchsfahrer gesetzt haben. Statt Platin zu verbieten, soll nun ein Silber- oder ein Bronze-Fahrer zur Pflicht werden. Ein Vorhaben, das schon länger diskutiert wurde, um den Pro-Am-Charakter der Serie zu stärken.

„Das war auch früher schon mal angedacht, und so kehrt das ADAC GT Masters wieder etwas mehr dahin zurück, wo es herkommt. Mit dieser Regelung ist es auch eine gute Plattform für den Nachwuchs“, erklärt Land-Teamchef und Teamchef-Vertreter Christian Land.

Weiterhin Fragezeichen

Mit dem Umdenken des ADAC hat sich zwar einiges zum Positiven gewendet, doch Friede, Freude, Eierkuchen herrscht trotzdem nicht. Der neue Kalender sieht vier gemeinsame Rennen mit der DTM vor und zwei Events, bei denen das GT Masters die Hauptattraktion ist – darunter der Auftakt bei einer Porsche-Veranstaltung und ein Rennen beim Truck GP. „Man ist uns entgegengekommen, zugleich hat man aber ein Rennen im Kalender gekürzt“, sagt Land. „Das bedeutet für uns Teams weniger Einnahmen, weil nicht nur ein Rennwochenende wegfällt, sondern auch die Testtage.“

In der Theorie müssten die Teams auch günstigere Angebote machen, da man nun ja nicht mehr die Hauptattraktion ist, sondern hinter der DTM ansteht. Das wird aber schwierig sein. Denn dadurch, dass das ADAC GT Masters in Zelte im Fahrerlager umziehen muss und nicht mehr die Boxen nutzen kann, entstehen zusätzliche Kosten. „Kein GT Masters Team hat einen Boxenstand“, sagt Land. „Zudem wird die Performance leiden. Sonst haben wir während des Trainings mal andere Dämpfer eingebaut. Das wirst du aber nicht machen, wenn du keine Box mehr hast.“

Zum Thema TV-Übertragung gibt es noch keine Neuigkeiten. Hier soll Mitte Januar ein Plan stehen. Der wäre für die Teams immens wichtig, denn ohne dieses wichtige Detail lassen sich kaum Verträge mit Fahrern schließen. Auch die Einschreibung soll noch im Januar starten. Der Saisonauftakt wäre dann erst Anfang Juni bei einem Special Event in Hockenheim, von dem noch niemand so genau weiß, was es sein soll.

Vorteile für Aufsteiger

Die Einschreibung für die DTM soll ebenfalls im Januar beginnen. Die Teams, die 2022 bereits DTM oder ADAC GT Masters gefahren sind, oder Teams, die in mehr als einer Serie der DTM-Plattform Fahrzeuge einsetzen sowie weitere Kriterien erfüllen, sollen sich für kurze Zeit bevorzugt einschreiben können. ■

KALENDER ADAC GT MASTERS 2023

09.06. – 11.06.	Special Event Hockenheimring
07.07. – 09.07.	DTM Norisring
14.07. – 16.07.	ADAC Truck GP Nürburgring
08.09. – 10.09.	DTM Sachsenring
22.09. – 24.09.	DTM Red Bull Ring/A
20.10. – 22.10.	DTM Hockenheimring

(Änderungen vorbehalten)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Die wichtigsten WEC-News zwei Monate vor dem Saisonstart

News-Update zur WEC

Wir fassen hier die letzten Neuigkeiten, Gerüchte und Entwicklungen zur Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC) zusammen.

Von: **Marcus Schurig; Thibaut Villemant**

Die Sportwagen-WM (WEC) veröffentlicht am Mittwoch dieser Woche (nach unserem Redaktionsschluss) die Nennliste für die Saison 2023. Überraschungen sind keine zu erwarten, die Hypercar-Privatteams Vanwall (Kolles), Isotta Fraschini und Glickenhaus haben sich für jeweils einen Startplatz beworben, planen aber mit Ausnahme von Glickenhaus den Saisoneinstieg frühestens für das 6h-Rennen in Spa Ende April. Jim Glickenhaus hat beim ACO deponiert, dass man in Le Mans gerne zwei Autos einsetzen würde.

Beim besagten 6h-Rennen in Belgien will Cadillac angeblich sogar drei V-LMDh-Wagen von Chip Ganassi Racing und Action Express an den Start bringen. Peugeot Sport hat vor Weihnachten den ersten von drei geplanten Langstreckentests auf dem Circuit Paul Ricard abgespult. Das Auto lief zwölf Stunden ohne Probleme, bevor ein Unfall für ein vorzeitiges Testende sorgte. Das LMP2-Team Prema Racing, dass zum Iron-Lynx-Verbund gehört und ab 2024 die Einsätze der Lamborghini-LMDh in der WEC übernehmen soll, will 2023 zur Vorbereitung zwei LMP2-Autos einsetzen, die Fahrerpaarungen sollen im Laufe der Woche bekannt gemacht werden. Auf dem ersten Fahrzeug sind offenbar die Piloten Doriane Pin, Mirko Bortolotti und Daniil Kvyat gesetzt, für den zweiten Wagen hat der Niederländer Bent Viscaal gute Chancen, und angeblich ist auch Raffaele Marciello ein Kandidat, sollte er eine Freigabe von Mercedes-AMG bekommen.

MOTORSPORT IMAGES

Die WEC erwartet für 2023 ein volles Starterfeld mit bis zu 38 Rennwagen

Das Ferrari-Team will ebenfalls am kommenden Mittwoch seine Fahrerpaarungen für den Start in der Hypercar-Topklasse verkünden. Dem Vernehmen nach sind Alessandro Pier Guidi, James Calado, Antonio Fuoco, Niklas Nielsen und Antonio Giovinazzi gesetzt.

Die Hypercar-Privatteams Jota (Porsche) und Vector Sport (Isotta Fraschini) werden die WM-Läufe in Sebring und Portimão mit LMP2-Rennwagen bestreiten. Last but not least verdichten sich die Gerüchte, dass der dänische Youngster Malthe Jakobsen nach seinem vorzüglichen Rookie-Test in Bahrain einen Reserve-Fahrervertrag von Peugeot Sport für die Hypercar-Klasse erhalten wird. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

24h DUBAI: FAST 90 STARTER

Die 18. Ausgabe des 24h-Rennens in Dubai geht am kommenden Wochenende über die Bühne. Der Veranstalter Creventic vermeldet fast exakt 90 Starter, womit sich die Teilnehmerzahlen nach der Corona-Krise wieder auf dem Niveau von vor 2020 stabilisiert haben. Insgesamt stehen diesmal in Dubai 20 GT3-Rennwagen am Start, die den Gesamtsieg unter sich ausmachen werden. Im Gegensatz zu den Vorjahren startet das Rennen diesmal am Samstag und endet am Sonntagnachmittag.

ALPINE MIT LMP2-AUFGEBOT

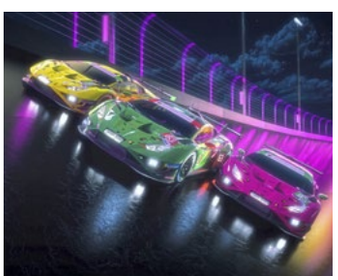
Das französische Alpine-Team, das ab 2024 die Werkseinsätze von Renault/Alpine in der LMDh-Topklasse übernehmen will, bringt 2023 in der WEC zwei LMP2-Autos mit den folgenden Paarungen an den Start: Matthieu Vaxivière/Charles Milesi/Julian Canal und André Negrão/Oliver Caldwell/Guillermo Rojas.

24H DAYTONA: 61 STARTER

Die IMSA-Meisterschaft startet bei der 61. Ausgabe des 24h-Rennens in Daytona Ende Januar mit 61 Fahrzeugen in die neue Saison. In der neuen Topklasse LMDh/GTP sind neun Fahrzeuge der Hersteller Acura, BMW, Cadillac und Porsche genannt, Cadillac bringt für den Saisonauftakt ein drittes Fahrzeug an den Start. Bei den Prototypen treten außerdem zehn LMP2- und neun LMP3-Teams an. In der GT3-Topklasse GTD-Pro sind acht Teams gemeldet, in der GTD-Klasse für gemischte Fahrerpaarungen (Profis und Amateure) treten 25 Teams an.

IRON LYNX: LAMBO-STARS

Das italienische Iron Lynx Team, das ab 2024 die Einsätze der LMDh-Werksautos von Lamborghini in den Top-Rennserien WEC und IMSA übernehmen wird, bringt beim IMSA-Saisonstart in Daytona gleich drei GT3-Lamborghini an den Start: Das Huracán-Topauto aus der GTD-Pro-Klasse mit der Startnummer 63 teilen sich die Werksfahrer Romain Grosjean, Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli und Jordan Pepper. Dazu kommen zwei GTD-Nennungen, unter anderem mit dem Iron-Dames-Frauenteam, wo Rahel Frey, Sarah Bovy, Doriane Pin und Michelle Gatting ins Lenkrad greifen werden.



IRON LYNX

GM: GARAGE-56-TESTS

GM und Chevrolet bringen in Kooperation mit NASCAR und IMSA beim 24h-Rennen in Le Mans ein NASCAR-Werksauto an den Start – so wurde es im März 2022 in Sebring angekündigt. Mittlerweile hat das Team um Projektleiter und Hendrick-Motorsports-Sportchef Chad Knaus ungezählte Stunden im Simulator verbracht und insgesamt fünf Praxistests in Atlanta, auf dem Virginia Raceway und in Sebring abgespult. Der deutsche Entwicklungsfahrer Mike Rockenfeller ist mit dem Fortgang zufrieden: „Der letzte Test vor Weihnachten in Sebring mit der letzten Ausbaustufe war wirklich sehr positiv, das Auto ist deutlich schneller geworden, die Fortschritte sind klar zu erkennen." Motorsport aktuell wird in den nächsten Wochen einen detaillierten Bericht zum Stand der Entwicklung veröffentlichen.

JOTA: LMP2 LÄUFT WEITER

Das britische Jota-Team, das ab Spa mit einem Porsche LMDh in der WEC antreten will, setzt seine LMP2-WM-Aktivitäten mit den Piloten Pietro Fittipaldi, David Heinemeier Hansson und Oliver Rasmussen weiter fort.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auf ein Neues

Fahrer-Rochaden unter den drei Herstellerteams von Toyota, Hyundai und M-Sport Ford sorgen 2023 ebenso für Spannung wie die weiter boomende zweite WM-Liga und der neue zentraleuropäische WM-Lauf in Deutschland, Tschechien und Österreich.

Von: **Reiner Kuhn**

In wenigen Tagen beginnt mit der Rallye Monte Carlo die 51. Saison der seit 1973 ausgetragenen Rallye-WM. Das technische Konzept hat sich in den vergangenen zwölf Monaten mehr als bewährt. Die Rally1-Boliden basieren wie bisher auf einem Rohrrahmenchassis und werden mit 100 Prozent fossilfreiem Sprit betrieben. Rund 400 PS liefern die 1,6-Liter-Turbomotoren, die dank Elektrounterstützung mit einer Systemleistung von über 530 PS daherkommen. Die Action auf den Rallyepisten war ebenso riesig wie die Sicherheit. Auch sportlich wurde viel geboten. So war im Vorjahr jeder Hersteller siegfähig.

Um an diese Erfolgsgeschichte anzuknüpfen, haben sich die drei Werksteams personell neu sortiert. Weltmeister Toyota sieht sich mit Champion Kalle Rovanperä, Elfyn Evans und Teilzeit-Werkspilot Sébastien Ogier bestens aufgestellt. Der Japaner Takamoto Katsuta soll den nächsten Schritt machen und bei jenen WM-Läufen um Marken-Punkte kämpfen, bei denen der achtmalige Weltmeister Ogier fehlt.

Diese Rolle hatte zuvor Esapekka Lappi inne, der nach seinem Wechsel zu Hyundai neben dem seit 2016 in Diensten der Koreaner stehenden Thierry Neuville alle 13 Saisonläufe bestreiten wird. Anders der nach nur einer enttäuschenden Saison bei M-Sport zurückgekehrte Craig Breen. Der Ire teilt sich den dritten i20 Rally1 mit Routinier Dani Sordo.

Bei M-Sport blieb kein Stein auf dem anderen. Mit Rückkehrer Ott Tänak haben die Briten nach Sébastien Ogier erstmals wieder einen echten Topfahrer und ehemaligen Weltmeister als Vollzeitpilot in ihren Reihen. Daneben wird Toptalent Pierre-Louis Loubet im zweiten Ford Puma Rally1 erstmals eine ganze Saison als Werksfahrer bestreiten. Ein drittes Werkscockpit wird es bei M-Sport vorläufig nicht geben. Gus Greensmith hat das Team nach acht Jahren verlassen und wechselt in die WRC2. Rekordchampion Sébastien Loeb war ursprünglich zu einem größeren Programm bereit, scheint nun aber nicht einmal mehr für vier WM-Starts ab der Rallye Kroatien bereitstehen zu wollen. Tänak fordert daneben von seinem Team die volle Konzentration auf seine Fahrertitel-Ambitionen ein. Dem nicht genug, ging M-Sport auch Edelkunde Lorenzo Bertelli von den Fahnen. Beim Gastauftritt in Schweden sitzt der Prada-Junior statt im privaten Ford Puma erstmals in einem Yaris.

Zweite Liga boomt

Andere können von einem rund 300 000 Euro teuren Rally1-Start nur träumen und hoffen, mit starken WRC2-Auftritten wieder in den Fokus für ein Cockpit in der Topliga zu rücken. So fuhren Adrien Fourmaux (Ford), Gus Greensmith und Oliver Solberg (Skoda) im Vorjahr noch einen Rally1-Hybriden, Teemu Suninen (Hyundai) bis 2021 noch ein WRC. Mit WRC2-Weltmeister Emil Lindholm, Kajetan Kajetanowicz, Jari Huttunen, Sami Pajari, Nikolai Gryazin, Yohan Rossel, Gregoire Munster, Cris Ingram, Eric Cais, Marco Bulacia, Miko Marczyk oder auch Hayden Paddon peilt ein gutes Dutzend Fahrer die Zweitliga-Krone an.

Auf vier Kontinenten

Auf dem Tourplan stehen erneut 13 Läufe, neun davon in Europa. Völlig neu ist die vom ADAC gemeinsam mit den Verbänden in Tschechien und Österreich initiierte Rallye Zentraleuropa. Neben den aus dem Vorjahr bekannten Überseeläufen in Kenia und Japan kehren nach überstandener Covid-Pandemie die beiden amerikanischen Läufe in Mexiko und Chile zurück. Neben zwei Winter-Rallyes werden drei auf Festbelag und acht auf Schotter ausgetragen. ■

NEU IN DER SAISON 2023

WENIGER TESTS

Die Testtage werden um ein Drittel reduziert. Durfte bisher jeder Werksfahrer für jeden europäischen WM-Lauf einen Tag testen, sind es künftig pro Hersteller-Team nur noch insgesamt 21 Testtage über die gesamte Saison mit maximal sieben pro Fahrer.

OHNE FRÜHDIENST

Auch die Durchführungsbestimmungen der WM-Läufe wurden angepasst. Durften im Vorjahr Rallyes nur über 2,5 Tage lang gehen, müssen diese nun am Donnerstag mit einem zeremoniellen Start und/oder Prüfung(en) beginnen sowie am Sonntag mit der Powerstage enden. Der bisher vor der ersten vollen Tagesetappe obligatorische 15-minütige Service am Morgen ist bei Schotter-Rallyes nicht mehr erforderlich.

ALLGEMEINER PROBERITT

Wie gehabt müssen P1-Fahrer (mit Rally1-Auto) den Shakedown mindestens drei Mal, aber nicht mehr als fünf Mal durchfahren. Künftig ist die Testprüfung auch für alle P2- (WRC2), P3- (WRC3) und P4-Autos (Rally4) verpflichtend und muss mindestens einmal absolviert werden.

NEUES MASTERS

Aus dem WRC2 Masters für Fahrer über 50 Jahre wird der Masters Cup. Teilnehmen können nun neben Rally2- auch 3-, 4- oder 5- und R-GT-Autos. ■ RK

WM-KALENDER 2023

19.–22.01.	Monte Carlo
09.–12.02.	Schweden
16.–19.03.	Mexiko
20.–23.04.	Kroatien
11.–14.05.	Portugal
01.–04.06.	Italien
22.–25.06.	Kenia
20.–23.07.	Estland
03.–06.08.	Finnland
07. –10.09.	Griechenland
28.–01.10.	Chile
26.–29.10.	Zentraleuropa
16.–19.11.	Japan

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TOYOTA Gazoo World Rally Team

TOYOTA

Kalle Rovanperä/FIN (22)
Co: Jonne Halttunen

Elfyn Evans/GB (34)
Co: Scott Martin

Sébastien Ogier/F (39)
Co: Vincent Landais

Takamoto Katsuta/J (29)
Co: Aaron Johnston

Die Weltmeister von Toyota gehen den Titel-Hattrick mit bekannter Fahrerriege und einem überarbeiteten Yaris-Renner an.

Zum dritten Mal in Folge alle WM-Titel zu holen, gibt Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala als Saisonziel aus. „Zudem wollen wir bei unseren Heimrallyes in Finnland und Japan besser sein, und wenn der Yaris Rally1 mit harten Reifen unterwegs ist“, sagt Technikchef Tom Fowler und verrät: „Einmal mehr starten wir in die Saison mit einer neuen Motoren-Ausbaustufe.“ Zudem wurde über neue Befestigungspunkte die Fahrwerksgeometrie verändert. Die als Segelohren verspotteten Lufteinlässe an den Seiten sind kleineren Kühlöffnungen gewichen. Präsentiert wird der Neuwagen kommendes Wochenende von Konzernchef Akio Toyoda auf dem Tokio Auto Salon.

Da Sébastien Ogier in Schweden nicht antritt, wird dort mit Prada-Junior Lorenzo Bertelli erstmals ein Kunde in einem 2022er Yaris Rally1 starten. ■ RK

HYUNDAI Shell Mobis World Rally Team

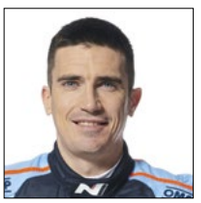
Hyundai i20 Rally1

HYUNDAI

Thierry Neuville/B (34)
Co: Martijn Wydaeghe

Esapekka Lappi/FIN (31)
Co: Janne Ferm

Dani Sordo/E (39)
Co: Candido Carrera


Craig Breen/IRL (32)
Co: James Fulton

Neue Teamkollegen, ein weiterentwickeltes Auto und ein neuer Teamchef sollen Thierry Neuville wieder nach vorne bringen.

Das Hyundai-Werksteam ist weiter im Umbruch. Julien Moncet soll wieder ins zweite Glied rücken und in Monte Carlo Ex-Renault-F1-Teamchef Cyril Abiteboul als neuer Teamdirektor vorgestellt werden. Klarer die neuformierte Fahrerriege: Neben Hyundai-Urgestein Thierry Neuville bestreitet der von Toyota kommende Esapekka Lappi alle WM-Läufe. Dani Sordo und der nach nur einem Jahr vom Vollzeit-Cockpit bei M-Sport zurückgekehrte Craig Breen wechseln sich im dritten Werkswagen ab. Der spanische Routinier erhält beim Auftakt den Vorzug vor dem Vorjahres-Dritten Breen, der dafür in Schweden im weiterentwickelten i20 Rally1 sitzt.

Um den zickigen Hybrid-Boliden unter allen Bedingungen fahrbarer zu machen, wurde neben der Fahrwerksgeometrie auch der Antriebsstrang und die Aerodynamik überarbeitet. ■ RK

M-SPORT FORD World Rally Team

FORD

Ott Tänak/EST (35)
Co: Martin Järveoja

Pierre-Louis Loubet/F (25)
Copilot: Nicolas Gilsoul

?

Mit voller Konzentration auf Rückkehrer Ott Tänak will M-Sport den Anschluss schaffen und wieder um den Fahrer-Titel kämpfen.

Von der Euphorie vor einem Jahr ist nur noch wenig geblieben, trotz des viel umjubelten Auftaktsiegs in die Hybrid-Ära durch Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb.

Ford scheint das Rallye-Engagement von M-Sport eher halbherzig zu unterstützen. So geht M-Sport in die neue Saison mit einem bis auf eine modifizierte Servolenkung fast unveränderten Ford Puma Rally1 sowie verkleinerter Fahrerriege und Einsatzteam. Mit dem nach vier Jahren und einem WM-Titel zurückgekehrten Ott Tänak konnte man einen echten Topfahrer verpflichten, musste trotz weiterer Unterstützung von Getränkeriese Red Bull dafür aber alle Ressourcen bündeln. Zudem wird Aufsteiger Pierre-Louis Loubet alle 13 WM-Läufe bestreiten. Ein dritter Werksfahrer vom Schlage eines Loeb, ob in Voll- oder Teilzeit, ist derzeit nicht in Sicht. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallye-WM

Im Frühtau zu Berge

Am Wochenende begann M-Sport als Erstes mit den Asphalt-Testfahrten für den bevorstehenden WM-Auftakt. Noch in dieser Woche reiste Hyundai in die französischen Seealpen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Werksteams geben sich auf den ausgewiesenen Teststrecken im Departement Hautes-Alpes wieder gegenseitig die Klinke in die Hand.

Seit Samstag testet die M-Sport-Mannschaft mit ihren neuen Werksfahrern Ott Tänak und Pierre-Louis Loubet rund um Gap bei kühlen und regnerischen Bedingungen. Den ersten Tag teilten sie sich brüderlich, bevor sich am Sonntag erst der Korse und am Montag der Ex-Weltmeister aus Estland im blütenweißen Testauto ein optimales Setup für ihr Monte-Debüt im Hybrid-Puma herausarbeiteten. Erst am 14. Januar will M-Sport den Schleier heben und das neue Fahrzeugdesign mit den bekannten Redbull-Logos präsentieren.

Hyundai ging den entgegengesetzten Weg. Das in Alzenau beheimatete Werksteam zeigte den Neuwagen samt Fahrzeugdesign am Dienstag und begann tags drauf mit Thierry Neuville, Esapekka Lappi und dem zum Saisonauftakt nominierten Dani Sordo die Vorbereitung vor Ort.

Toyota kommt als Letztes in die Seealpen. Kleiner Vorteil für das Fahrer-Quartett der Weltmeister: Für kommende Woche ist ein Wetterumschwung vorhergesagt, der durch kältere Luft, Schnee und Eis genau jene Streckenbedingungen mit sich bringen könnte, die bei der Rallye Monte Carlo in den Hochlagen vorherrschen. ■

M-SPORT

Pole-Position: M-Sport-Pilot Loubet beim ersten Testtag der neuen Saison

Mehr als ein gelungener Monte-Test: WRC2-Ass Adrien Fourmaux siegt im Ford Fiesta Rally2

DANIEL FESSL

Österreichische Rallye-Meisterschaft I Jänner-Rallye

Fourmaux kam, sah und siegte

Die Jänner-Rallye hat in ihrer 36-jährigen Geschichte den ersten französischen Sieger. Adrien Fourmaux gewinnt beim Saisonauftakt in Österreich vor Landesmeister Simon Wagner.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit dem aktuellen Landesmeister Simon Wagner und Rekordchampion Raimund Baumschlager gingen zwei der insgesamt 20 Fahrer aus der Topkategorie Rally2 erstmals im brandneuen Skoda Fabia RS auf Zeitenjagd. Dem nicht genug, wechselte Ex-Meister Hermann Neubauer nach Jahren im Ford in einen Skoda. Dessen ehemaliges Team engagierte M-Sport-Werksfahrer Adrien Fourmaux, der den ÖRM-Auftakt als Monte-Test nutzte.

Die erste Bestzeit markierte Umsteiger Neubauer im bewährten Skoda Fabia, knapp dahinter Fourmaux. Der überraschend starke Martin Lengauer (Skoda) war Drittschnellster vor Wagner im Neuwagen. Baumschlager begann mit der zehntschnellsten Zeit, kam auch danach nie ganz nach vorne und wurde am Ende mit fast vier Minuten Rückstand Sechster. Anders Fourmaux und Wagner. Der Franzose und der amtierende Meister drehten ab der zweiten Prüfung auf und machten aus dem Mehrkampf ein Duell.

Am Freitagvormittag setzte sich Ford-Pilot Fourmaux mit drei Bestzeiten in Folge an die Spitze. Wagner konterte, war vier Mal in Folge Schnellster, bevor der WM-erfahrene Profi wieder aufdrehte und mit 7,8 Sekunden Vorsprung in die finale Tagesetappe startete. Auf den letzten sechs Prüfungen rund um Freistadt änderte sich wenig. Gab Wagner Gas, legte Fourmaux nach, verteidigte die Führung und siegte mit 9,7 Sekunden.

„Mit Platz 2 hinter einem Werksfahrer bin ich hier hochzufrieden. Vor so vielen Zuschauern bin ich in Österreich noch nie gefahren. Das war ein großartiges Erlebnis“, freute sich auch Wagner. Marken-Umsteiger Neubauer (+ 1,17 min) enterte als „Best of the Rest“ den verbleibenden Platz auf dem Podium (+ 1,17 min) vor Skoda-Markengefährte Lengauer (+ 2,01 min).

In der 2WD-Klasse dominierte Luca Waldherr. Im frontangetriebenen Opel Corsa Rally4 gewann er alle 17 Prüfungen, siegte mit über 18 Minuten Vorsprung und landete auf Gesamtrang 18. ■

DANIEL FESSL

Platz 2: Wagner im neuen Skoda

DANIEL FESSL

Stark vor großer Fankulisse: 2WD-Sieger Waldherr im Opel Corsa Rally4

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Allein auf weiter Flur: Weltmeister Al-Attiyah hat alle und alles im Griff

ASO

Toyota-Trio vorne

ASO

Miserabler Auftakt: Audi-Trio in Not

KUHN

Trotz Problemen noch dabei: Loeb

Von den Favoriten kommt nur Vorjahressieger Al-Attiyah unbeschadet durch die erste Dakar-Woche und führt mit über einer Stunde Vorsprung vor seinen Toyota-Markenkollegen Lategan und Moraes. Loeb ist Vierter, das Audi-Trio nahezu aus dem Rennen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Navigation war auf den ersten acht Tagesetappen der 45. Rallye Dakar das kleinste Problem der Topteams. Vom Start weg kämpften sie mit den kernigen Pisten, abwechselnd sandig und steinig, unzähligen Reifenschäden, technischen Problemen, Unfällen – und dem schlechten Wetter mit Starkregen. Die dritte Tagesetappe wurde abgebrochen, die Route an Tag 6, 7 und 8 geändert, weil das überflutete Biwak in Al Duwadimi zunächst nicht angefahren werden konnte.

„Es war wie in einem Film, der dich nachts nicht schlafen lässt", sagte Audi-Pilot Carlos Sainz nach dem dritten Tag. Der Spanier war als Führender in die Etappe gestartet, doch nach einer ganzen Serie von Pannen verlor er rund eine Stunde und fiel von der ersten auf die neunte Position zurück. Für die Ingolstädter Werkssportler sollte es beim zweiten Auftritt mit ihrem Experimentalfahrzeug noch schlimmer kommen. Drei Tage später crashten der auf Zwischenrang 3 liegende Stéphane Peterhansel und Sainz an der gleichen Stelle. Während Letzterer nach zeitraubender Reparatur die Fahrt fortsetzten konnte, ist für den Rekordsieger aus Frankreich die Dakar vorzeitig beendet. Sein Beifahrer Eduardo Boulanger musste mit einem Brustwirbelbruch ausgeflogen werden. Er wird wohl noch diese Woche in Deutschland operiert. Mattias Ekström verlor an einem Tag viel Zeit durch eine gebrochene Radaufhängung und liegt zur Halbzeit mit über sieben Stunden Rückstand auf Gesamtrang 28. Sainz fehlen als 44. schon knapp 30 Stunden auf Spitzenreiter Nasser Al-Attiyah, der mit seinem Toyota Hilux wie schon im Vorjahr das Tempo und die Konkurrenz nach Belieben dominiert.

Auch Rally-Raid-Vizeweltmeister Sébastien Loeb haderte. Erst warfen ihn drei Reifenschäden (Tag 2), dann eine defekte Servolenkung (Tag 4) und dann ein Überschlag (Tag 5) zurück. Erstaunlich nur, dass er bei alledem mit knapp zwei Stunden Rückstand als einziger der vier gestarteten Prodrive-Piloten noch Chancen auf eine Podiumsplatzierung hat. Dort tummeln sich aktuell nur Toyota-Fahrer.

Der erst 23-jährige Dakar-Rookie Lucas Moraes aus Brasilien und sein deutscher Copilot Timo Gottschalk liegen auf Zwischenrang 3, knapp hinter dem Südafrikaner Henk Lategan. Vor den großen Dünenfeldern vorne allein auf weiter Flur: Wüsten-Spezialist Al-Attiyah. ■

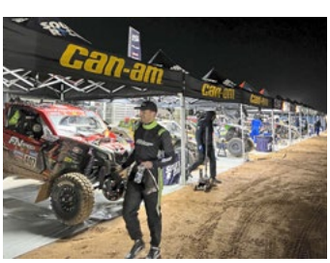
AUS DEM BIWAK

TRUCKS: NEUE CHANCEN

In der „Bulli-Parade" wird es ohne die dominierenden und zuletzt sechs Mal in Folge siegreichen Kamaz einen neuen Sieger geben. Am Ruhetag waren noch 50 der 54 gestarteten Race-Trucks dabei. In Führung liegt Ales Loprais (Praga) vor dem Vorjahres-Fünften Martin Van Den Brink und dessen De-Rooy-Teamkollegen Janus van Kasteren (beide Iveco).

GROSSER AUFTRITT

Das deutsch-portugiesische South Racing Team ist mit 26 T3- und T4-CanAm Leichtgewicht-Prototypen und 186 Angestellten vor Ort. Zum Fuhrpark zählen neben Service-Trucks und einer mobilen Hospitality zwei Sattelauflieger für 1200 Offroadreifen sowie 26(!) Wohnmobile.



LETZTER GRUSS

Das Audi Team gedenkt des zu Jahresbeginn bei einem Unfall ums Leben gekommenen US-Actionstars und Firmen-Repräsentanten Ken Block mit Schriftzügen an ihren Q e-trons.

OHNE FOLGEN

Laut Reglement dürfen Teammitglieder und Angehörige den Rennautos außerhalb des Biwaks nicht zu nahe kommen – das gilt auch für Ferrari-F1-Piloten. Ergo musste Carlos Sainz bei den Stewards antreten, da sein Sohn mit dem Heli neben seinem Audi landete und nach kurzem Plausch die Fahrertür des Werksautos schloss. Der „Fauxpas" blieb abgesehen von einer offiziellen Notiz folgenlos. Ein Wettbewerber staunt: „Wir müssen Armbanduhren vom Veranstalter tragen, und da fliegt im offenen Gelände die Verwandtschaft im Heli nebenher."

KLARE ANSAGE

Weniger entspannt zeigten sich die Offiziellen, als Dakar-Leader Nasser Al-Attiyah zu dem „8-Kilowatt-Geschenk" für Audi postete: „Danke, dass man ein Rennen so früh kaputtmacht". In einem vertraulichen Gespräch erinnerten die Stewards den Weltmeister daran, dass es auch für Missachtung des Sportsgeistes Strafen gibt. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MCKLEIN

Auf zum dritten Monte-Erfolg: Röhrl/Geistdörfer sind im Lancia ab dem zweiten Tag nicht mehr zu bremsen

Eine trockene Antwort

Wieder eine Monte auf trockenen Pisten, wieder ein Saisonauftakt, der gegen Audi läuft. Lancia landet den ersten WM-Sieg eines Gruppe-B-Autos. Dabei stellt das wiedervereinte Star-Ensemble Röhrl/Alén die Konkurrenz in den Schatten. Lancias Rallye-Regisseur Cesare Fiorio inszeniert den ersten Reifenwechsel in einer WP.

Von: **Dirk Johae**

Der Vorhang zur neuen Rallyesaison wird aufgezogen, der unheimliche Theaternebel des Vorjahres hat sich gelichtet. Das Opel-Gate von Walter Röhrl mit dem Rauswurf beim WM-Finale vor zwei Monaten ist Geschichte. Das Weltmeisterteam Röhrl/Geistdörfer ist in den Schoß der Turiner Rallyefamilie von Fiat/Lancia zurückgekehrt: „Es war, als ob ich nie weggewesen wäre." Am Ende der Saison wird Walter Röhrl über die Saison schwärmen: „Irrsinnig schön." Das schönste Jahr seiner Fahrerkarriere. Noch dazu darf sich der zweifache Weltmeister seinen Kalender selbst zusammenstellen, also tritt er nur da auf, wo er sich wohlfühlt. Die ungeliebten Bühnen in Afrika, in Finnland und bei der RAC fehlen im Tourplan der Titelverteidiger.

Liebling 037

Passend zum Wunschprogramm stellen die Technikgurus rund um Giorgio Pianta ein perfektes Rallyegerät vor die Tür. „Mein erstes Auto, das nur für den Sport konzipiert war", freut sich Walter Röhrl und urteilt später rückblickend: „Zum Fahren mein schönstes Auto, praktisch nur mit dem Gaspedal zu lenken," Der 1,25 Meter flache Mittelmotor-Zweisitzer entstand bei Abarth Corse als Anti-Quattro. Leicht, wendig, „unheimlich präzise und neutral", befeuert von einem Zweiliter-Kompressormotor mit „enormem Dampf aus dem Drehzahlkeller".

Der sehr agile 037 bietet aber nur einen schmalen Grenzbereich, ganz besonders auf Schnee und Eis. Das kam jedoch bei dieser Monte wieder kaum vor. Ein Déjà-vu für Audi: Die weitgehend trockenen Pisten spielen Konkurrent Röhrl mit seinem Hecktriebler in die Karten. Nur Stig Blomqvist scheint das nicht zu jucken. Bei seiner Monte-Premiere fährt er, auch beschwingt durch sein festes Werksengagement, zunächst allen auf und davon. Nach der dritten Prüfung liegt er bereits über eine Minute vor Röhrl.

MCKLEIN

Glückszahl 037: Röhrl/Geistdörfer vor dem Casino in Monte Carlo

Munterer Fréquelin

Zwischen die beiden schnellsten Darsteller von Audi und Lancia schiebt sich überraschend ein Opel-Pilot im Ascona 400. Es ist aber weder Ari Vatanen noch Henri Toivonen, sondern der Franzose Guy Fréquelin. Der Vorjahres-Vierte mischt die Spitzengruppe auf. Erst ein Unfall auf der zweiten Etappe setzt dem sensationellen Auftritt des Opel-Chauffeurs in Teilzeit ein Ende.

Am ersten Abend verblüfft das Lancia-Ensemble die Konkurrenz. Sportchef Cesare Fiorio führt den Boxenstopp in der Rallyesonderprüfung ein. Gleich in der zweiten Prüfung im Skigebiet Chamrousse hat das Schauspiel seine Premiere. An der Einmündung von dem schneebedeckten, schmalen Sträßchen auf die trockene Hauptstraße, circa bei Kilometer 4, werden für die verbleibenden 24 Kilometer die Hinterräder getauscht: Slicks ersetzen die Spike-Winterreifen. Zwar verlieren Röhrl/Geistdörfer auf den 27,8 Kilometern über eine Minute auf die neuen Spitzenrei-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„In diesem Jahr hatte ich das Gefühl, in Ruhe gelassen zu werden, und das hat mich psychisch locker gemacht."

Walter Röhrl

ter Blomqvist/Cederberg. „Ohne den Radwechsel wäre es bedeutend mehr geworden", betont Christian Geistdörfer in seinem 2020 veröffentlichten Erinnerungsbuch. Die 25 Sekunden Wechselzeit rechnen sich: „Der theoretische Zeitgewinn von 3,5 Sekunden pro Kilometer Fahrstrecke abzüglich der Standzeit ergab einen Zeitvorteil von einer Minute." Noch drei Mal zieht Lancia während der Rallye in WPs mit Mischverhältnissen diesen Wechsel-Trumpf.

Zum Auftakt der zweiten Etappe übernehmen Röhrl und Geistdörfer die Führung und bauen sie bis ins Ziel auf fast sieben Minuten aus. Das Meisterstück dieser Monte liefert Röhrl auf der elften von insgesamt 29 Wertungsprüfungen. Auf der 38 Kilometer langen Prüfung „Le Moulinon" unterbietet er seine Monte-Rekordzeit aus dem Vorjahr um knapp zwei Minuten. Mit seiner Fabelzeit schlägt er sogar Jean-Claude Andruet um drei Sekunden. Der Monte-Sieger von 1973 galt bis dahin als Meister am Col de la Fayolle.

Lancia-Doppelsieg

Als wäre diese Niederlage für Andruet und die Verfolger an sich nicht demütigend genug, berichtet Röhrl später von Reifen, die am Ende waren: „Am Schluss bin ich gefahren wie mit einem Taxi." Spätestens mit dieser Ardeche-Prüfung ist klar, dass die Kombination Röhrl/Geistdörfer mit dem Lancia 037 in einer anderen Umlaufbahn kreist. „Der Walter fährt so gut, dagegen komme ich nicht an", muss Teamkollege Markku Alén einsehen. Mehr als der Platz des besten Verfolgers ist nicht drin. Ein Schaden am Kompressor des 037 von Jean-Claude Andruet vereitelt einen möglichen Lancia-Dreifachsieg. Das Trio hat insgesamt 22 WP-Bestzeiten gesammelt.

Audi sitzt wie im Vorjahr auf dem Trockenen: „Bei Schnee hätte es sicher anders ausgesehen", meint Teamchef Roland Gumpert. Als bester Quattro-Pilot krönt Stig Blomqvist sein Monte-Debüt – über elf Minuten hinter dem Lancia Nummer 1. Hannu Mikkola kämpft sich nach einem frühen Ausrutscher noch auf den vierten Platz vor. Michèle Mouton fällt durch einen Unfall in Le Moulinon aus. Für Opel bleiben nur die Plätze dahinter.

Die Röhrl-Lancia-Gala stellt alles in den Schatten: „Es war das rechte Ding, wieder einmal im rechten Augenblick." ■

51. RALLYE MONTE CARLO (22.–29.1.1983)

	Fahrer/Beifahrer	Auto	Zeit (29 WP)
1.	Walter Röhrl / Christian Geistdörfer	Lancia Rally 037	7:58.57 Std.
2.	Markku Alén / Ilkka Kivimäki	Lancia Rally 037	+ 6.52 min
3.	Stig Blomqvist / Björn Cederberg	Audi Quattro A1	+11.18 min
4.	Hannu Mikkola / Arne Hertz	Audi Quattro A1	+ 14.05 min
5.	Ari Vatanen / Terry Harryman	Opel Ascona 400	+ 15.06 min
6.	Henri Toivonen / Fred Gallagher	Opel Ascona 400	+ 16.57 min
7.	Jean Ragnotti / Jean-Marc Andrié	Renault 5 Turbo 2	+ 19.13 min
8.	Jean-Claude Andruet / „Biche"	Lancia Rally 037	+ 20.40 min

MOTORSPORT IMAGES

Starke Monte-Premiere: Blomqvist/Cederberg als bestes Audi-Team

MOTORSPORT IMAGES

Nur dritte Kraft: Opel bleibt hinter Lancia und Audi zurück

MOTORPSORT IMAGES

Enttäuschung: Ex-Monte-Sieger Ragnotti/Andrié im R5 Turbo

MOTORSPORT IMAGES

Alte Schule: Barth/Kussmaul im Gruppe-4-911 SC Gesamt-Elfte

MOTORSPORT IMAGES

Im Teamduell unterlegen: Alén/Kivimäki ziehen den Kürzeren

MCKLEIN

Genialer Regisseur: Lancia-Sportchef Cesare Fiorio

MCKLEIN

Zuschauermassen: Große Begeisterung beim WM-Auftakt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ken Block hatte vermutlich mehr Fans als jeder Weltmeister

MCKLEIN

Der Unsterbliche

Der internationale Motorsport und die Automobilwelt trauern um Ken Block. Die amerikanische Drift-Ikone wurde nur 55 Jahre alt, hinterlässt aber ein Erbe, das noch lange fortbestehen wird.

Von: **Markus Stier**

Was für ein trauriger Tag“, postete Rallye-Weltmeister und Drift-Spezialist Kalle Rovanperä zum tragischen Anlass. Und was für eine bittere Ironie: Ken Block überstand problemlos Donuts auf einem schmalen Ponton in der Hai-verseuchten Bucht von San Francisco, überquerte querfliegend einen Bahnübergang nur Meter vor einem fahrenden Güterzug, er driftete unter schweren Baumaschinen durch und drehte zentimetergenaue Kringel um Zapfsäulen. Schwer zu glauben, dass ihn ein Schneemobil-Unfall in Utah umbringen konnte.

Erst die Arbeit und dann ...

Es waren Audis Quattros, die den 1967 in Long Beach Geborenen als Teenager zum Rallyefan machten, allerdings stieg er erst mit 36 in seinen Lieblingssport ein. Sein Glück und sein Geld machte er zuvor mit Schuhen und Bekleidung für Skater. Seine zusammen mit dem Bruder von Skateboard-Legende Danny Way gegründete Firma DC Shoes genießt unter Jugendlichen Kultstatus. 2004 verkaufte Block seine Anteile für eine kolportiert dreistellige Millionensumme an Quicksilver und war nun so liquide, dass er sich seine automobilen Träume erfüllen konnte. Nach zwölf Gesamtsiegen und zwei Vizetiteln in der amerikanischen Rallye-Meisterschaft gelang dem anfangs mit Subaru verbandelten Kalifornier 2010 mithilfe von Ford der Einstieg in die Rallye-WM, wo er drei Jahre unterwegs war.

Block war ein versierter Rallycrosser, gewann fünf Medaillen bei den X-Games, in seinen drei Jahren in der amerikanischen „Global-Rallycross“-Serie (2013–2015) wurde er 2015 Vizemeister. Block bestritt mit Ford 2016 und 2017 als Werksfahrer die Rallycross-WM.

Bei seinen 25 Auftritten in der höchsten Rallye-Liga fuhr er sechs Mal in die Punkte, sein bestes Ergebnis war ein siebter Rang 2013 in Mexiko. Obwohl bei seinem Einstieg im WRC-Focus schon 42 Jahre alt und für das höchste Level immer ein bisschen zu quer unterwegs, erwarb sich Block auch unter den Weltbesten großen Respekt, denn Block gelang etwas, das auch den Besten der Branche nur selten gelang: ein junges und großes Mainstream-Publikum für extreme Driftwinkel und präzise Fahrkunst zu begeistern.

Auch wenn seine Fahreranzüge, Schuhe und Brillen immer grell bunt waren, und auch wenn er sich in seinen Videos gern als wilder Spinner inszenierte, war Block ein professioneller Sportler, ein seriöser Geschäftsmann und ein leidenschaftlicher Familienmensch. Block hinterlässt seine Ehefrau Lucy und drei Töchter, von denen die älteste, Lia, bereits in seine Fußstapfen zu treten versucht. „Ich habe nicht nur meinen Vater verloren, sondern auch meinen besten Freund. Er war wirklich meine ganze Welt und der einzige Mensch, zu dem ich jemals aufgesehen habe“, schreibt die 16-Jährige auf Instagram.

200 Millionen Aufrufe

Block war nicht nur ein Motorsport-Star, sondern noch viel mehr eine Internet-Ikone. Seine seit 2011 aufwendig inszenierten Gymkhana-Videos hatten schon nach einem Jahrzehnt über 200 Millionen Aufrufe. Böse Zungen behaupteten, Ken Block wäre nur ein Showman gewesen, alle anderen sagen: Wow, was für eine Show. Allein seinen wilden Ritt durch San Francisco in Gymkhana 5 haben sich Fans 116 Millionen Mal angeschaut. Behörden sperrten dem Amerikaner bereitwillig Innenstädte, von London über Los Angeles und Dubai bis Las Vegas.

Auch wenn Block liebte, an Abgründen oder Hauswänden mit seinem „Hoonitruck“ entlangzuschmirgeln, der seine 915 PS aus einem 6,7-Liter-V8 generierte, ließ er sich nicht als plumper „Petrolhead“ abstempeln. Das jüngste und letzte seiner Gymkhana-Videos bestritt er unter dem Motto „Elektrikhana“ mit einem komplett elektrischen Audi, den die Entwicklungsabteilung in Anlehnung an den legendären Gruppe-B-Quattro E2 eigens für ihn gebaut hatte. Entwicklungsvorstand Oliver Hoffmann zeigt sich bestürzt: „Wir verlieren einen großartigen Menschen und anerkannten Sportsmann, der immer seinen Platz in der Geschichte von Audi Sport haben wird.“ ■

MCKLEIN

Spät berufen: Blocks WM-Einstieg mit 42

MCKLEIN

Die zwei Blocks: Außen schrill, innen seriös

AUDI

Ein später Traum: Block wird Audi-Werksfahrer

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

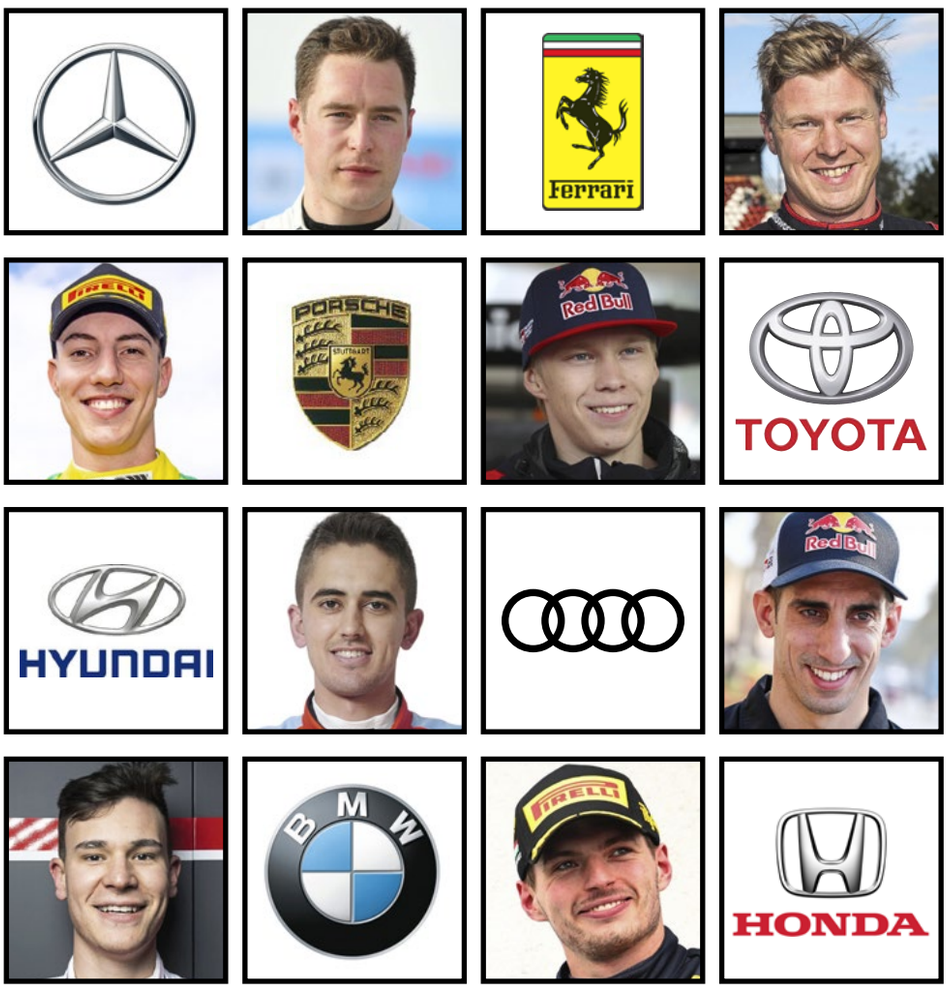
EXTRA

MOTOR SPORT aktuell

XPB

Wählen Sie die besten Fahrer & Modelle 2022

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



HYUNDAI
powered by ViveLaCar

1. Preis 1 x 1 Auto-Abo von ViveLaCar für ein Jahr

2. Preis 1 x 1 Gewindefahrwerk von Spezialist KW

Wer ist der „Racer des Jahres“? in Kooperation mit LIQUI MOLY KW

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wählen Sie die Fahrer und

A Formel 1 **B** Formelsport **C** Prototypen **D** GT-Sport international **E** GT-Sport national
F Langstrecke Nürburgring **G** Rallye **H** Tourenwagen **J** Nachwuchs **K** Sonderpreis

A) Formel 1

A 01	Fernando Alonso	E/Alpine	A 04	Lando Norris	GB/McLaren	A 07	Carlos Sainz jr.	E/Ferrari	A 10	Sebastian Vettel	D/Aston Martin
A 02	Lewis Hamilton	GB/Mercedes	A 05	Sergio Pérez	MEX/Red Bull	A 08	Mick Schumacher	D/Haas	A 11	Fahrer nach Wahl	
A 03	Charles Leclerc	MC/Ferrari	A 06	George Russell	GB/Mercedes	A 09	Max Verstappen	NL/Red Bull			

B) Formelsport

B 12	Jamie Chadwick	GB/W Series	B 15	Marcus Ericsson	S/IndyCar	B 18	Tomoki Nojiri	J/Super Formula	B 21	Stoffel Vandoorne	B/Formel E
B 13	Scott Dixon	NZ/IndyCar	B 16	Victor Martins	F/Formel 3	B 19	Théo Pourchaire	F/Formel 2	B 22	Fahrer nach Wahl	
B 14	Felipe Drugovich	BR/Formel 2	B 17	Josef Newgarden	USA/IndyCar	B 20	Will Power	AUS/IndyCar			

C) Prototypen

C 23	Filipe Albuquerque	P/IMSA	C 26	Louis Delétraz	CH/ELMS	C 29	Ferdinand Habsburg	A/ELMS	C 32	Oliver Jarvis	GB/IMSA
C 24	Tom Blomqvist	GB/IMSA	C 27	António F. da Costa	P/WEC	C 30	Brendon Hartley	NZ/WEC	C 33	Fahrer nach Wahl	
C 25	Sébastien Buemi	CH/WEC	C 28	Robin Frijns	NL/WEC	C 31	Ryo Hirakawa	J/WEC			

D) GT-Sport international

D 34	James Calado	GB/WEC	D 37	Antonio Fuoco	I/WEC	D 40	Daniel Juncadella	E/GTWC & IMSA	D 43	Dries Vanthoor	B/GTWC
D 35	Matt Campbell	AUS/IMSA	D 38	Jules Gounon	F/GTWC & IGTC	D 41	Raffaele Marciello	I/GTWC & IGTC	D 44	Fahrer nach Wahl	
D 36	Kévin Estre	F/WEC	D 39	Mathieu Jaminet	F/IMSA	D 42	Alessandro P. Guidi	I/WEC			

E) GT-Sport national

E 45	Lucas Auer	A/DTM	E 48	Ayhancan Güven	TR/GT Masters	E 51	Mike David Ortmann	D/GT4 Germany	E 54	Sheldon v. d. Linde	ZA/DTM
E 46	Colin Caresani	NL/DTM Trophy	E 49	Tim Heinemann	D/DTM Trophy	E 52	René Rast	D/DTM	E 55	Fahrer nach Wahl	
E 47	Christian Engelhart	D/GT Masters	E 50	Raffaele Marciello	I/GT Masters	E 53	Hugo Sasse	D/GT4 Germany			

F) Langstrecke Nürburgring

F 56	Robin Frijns	NL/24h	F 59	Oskar Sandberg	N/NLS & 24h	F 62	Kelvin v. d. Linde	ZA/24h	F 65	Daniel Zils	D/NLS
F 57	Jakub Giermaziak	PL/NLS & 24h	F 60	Sindre Setsaas	N/NLS	F 63	Dries Vanthoor	B/24h	F 66	Fahrer nach Wahl	
F 58	Christian Krognes	N/NLS & 24h	F 61	Frank Stippler	D/NLS & 24h	F 64	Frédéric Vervisch	B/24h			

G) Rallye

G 67	Nasser Al-Attiyah	Q/Rally-Raid-WM	G 70	Sébastien Loeb	F/Rallye & Raid	G 73	Thierry Neuville	B/Rallye-WM	G 76	Ott Tänak	EST/Rallye-WM
G 68	Philip Geipel	D/DRM	G 71	Pierre-Louis Loubet	F/Rallye-WM	G 74	Sébastien Ogier	F/Rallye-WM	G 77	Fahrer nach Wahl	
G 69	Johan Kristoffersson	S/Rallycross-WM	G 72	Andreas Mikkelsen	N/WRC2	G 75	Kalle Rovanperä	FIN/Rallye-WM			

H) Tourenwagen

H 78	Martin Andersen	DK/TCR Germany	H 81	Robert Dahlgren	S/STCC	H 84	Tom Ingram	GB/BTCC	H 87	Shane v. Gisbergen	NZ/Supercars
H 79	Mikel Azcona	E/WTCR	H 82	Franco Girolami	RA/TCR Europe	H 85	Joey Logano	USA/NASCAR	H 88	Fahrer nach Wahl	
H 80	Tom Coronel	NL/TCR-Serien	H 83	Néstor Girolami	RA/WTCR	H 86	Adrien Tambay	F/ETCR			

J) Nachwuchs

J 89	Andrea K. Antonelli	I/Formel 4	J 92	Malthe Jakobsen	DK/Prototypen	J 95	Elias Olsen	N/Tourenwagen	J 98	Charles Weerts	B/GT-Sport
J 90	Ben Green	GB/GT-Sport	J 93	Emil Lindholm	FIN/Rallye	J 96	Sami Pajari	FIN/Rallye	J 99	Fahrer nach Wahl	
J 91	Isack Hadjar	F/Formel 3	J 94	Tobias Müller	D/Langstr. NBR	J 97	Joshua Pierson	USA/Prototypen			

K) Sonderpreis

K 100	Uwe Alzen	D/Breitensport	K 103	Max Hofer	A/Breitensport	K 106	Christian Merli	I/Bergrennen	K 109	Dylan Pereira	L/Markenpokale
K 101	Erwin Buck	D/Bergrennen	K 104	Norbert Kiss	H/Truckracing	K 107	Peter Mücke	D/Hist. Sport	K 110	Fahrer nach Wahl	
K 102	Laurin Heinrich	D/Markenpokale	K 105	Olaf Manthey	D/Hist. Sport	K 108	Maxime Oosten	NL/Markenpokale			

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Modelle 2022!

Liebe Leserinnen und Leser! Dies ist der zweite Aufruf, an unserer Leserwahl zum „Racer des Jahres 2022“ teilzunehmen. Sie finden hier noch einmal eine Übersicht über alle Fahrer (links) und Fahrzeugmodelle (unten), die wir zur Wahl gestellt haben. Zur Erinnerung: Machen Sie bitte bei den Fahrern von der Möglichkeit Gebrauch, Ihren persönlichen Favoriten zu wählen, falls sie/er nicht in der Vorauswahl steht. Wie Sie mitmachen und was Sie gewinnen können, lesen Sie auf S. 26/27.

L GT-Fahrzeuge bis 500 PS
M GT-Fahrzeuge über 500 PS
N Rallye
O Tourenwagen bis 350 PS
P Tourenwagen über 350 PS
Q Markenpokale

L) GT-Fahrzeuge bis 500 PS

L 111	Alpine A110 (GT4)	L 114	BMW M4 (GT4)	L 117	Ginetta G56 (GT4)	L 120	Mercedes-AMG GT (GT4)
L 112	Aston Martin Vantage (GT4)	L 115	Chevrolet Camaro (GT4)	L 118	KTM X-Bow (GT4)	L 121	Porsche 718 Cayman (GT4)
L 113	Audi R8 LMS (GT4)	L 116	Ford Mustang (GT4)	L 119	McLaren 570 S (GT4)	L 122	Toyota Supra (GT4)

M) GT-Fahrzeuge über 500 PS

M 123	Acura/Honda NSX (GT3)	M 128	Brabham BT62 (GT2)	M 133	Lamborghini Huracán (GT3 & GT2)	M 138	Nissan GT-R (GT3 & Super GT)
M 124	Aston Martin Vantage (GTE/GT3)	M 129	Chevrolet Corvette C8 (GTE/GTD)	M 134	Lexus RC F GT3 (GTD)	M 139	Porsche 911 (GTE, GT3 & GT2)
M 125	Audi R8 LMS (GT3/GT2)	M 130	Ferrari 488 GTB (GTE/GTLM & GT3)	M 135	McLaren 720 S GT3	M 140	Toyota Supra (Super GT)
M 126	Bentley Continental (GT3)	M 131	Glickenhaus SCG004C (Langs. Nürburgr.)	M 136	Mercedes-AMG GT (GT3)		
M 127	BMW M4 (GT3)	M 132	KTM X-Bow GT2 (GTX)	M 137	Nissan 400Z (Super GT)		

N) Rallye

N 141	Abarth 124 (Rallye)	N 146	Ford Puma (Rallye)	N 151	Renault Clio (Rallye)	N 156	Toyota Yaris (Rallye)
N 142	Alpine A110 (Rallye)	N 147	Hyundai i20 (Rallye/Rallycross)	N 152	SEAT Ibiza (Rallycross)	N 157	Volkswagen Polo (Rallye/Rallycross)
N 143	Audi S1 (Rallycross)	N 148	Lancia Delta (Rallycross)	N 153	Skoda Fabia (Rallye/Rallycross)		
N 144	Citroën C3 (Rallye)	N 159	Opel Corsa (Rallye)	N 154	Suzuki Swift (Rallye)		
N 145	Ford Fiesta (Rallye/Rallycross)	N 150	Peugeot 208 (Rallye/Rallycross)	N 155	Toyota Hilux (Rally-Raid)		

O) Tourenwagen bis 350 PS

O 158	Alfa Romeo Giulietta (TCR)	O 162	Honda Civic (TCR)	O 166	Lynk & Co 03 (TCR)	O 170	Renault Mégane (TCR)
O 159	Audi RS 3 (TCR)	O 163	Hyundai Elantra (TCR)	O 167	MG 5 (TCR)	O 171	Subaru WRX (TCR)
O 160	Cupra León (TCR)	O 164	Hyundai i30 (TCR)	O 168	Opel/Holden Astra (TCR)	O 172	Toyota Corolla (TCR)
O 161	Fiat Tipo (TCR)	O 165	Hyundai Veloster (TCR)	O 169	Peugeot 308 (TCR)	O 173	Volkswagen Golf (TCR)

P) Tourenwagen über 350 PS

P 174	Alfa Romeo Giulia (ETCR)	P 178	Ford Focus (BTCC)	P 182	Hyundai i30 Fastback (BTCC)	P 186	Toyota Corolla (BTCC)
P 175	BMW 330e (BTCC)	P 179	Ford Mustang (NASCAR & Supercars)	P 183	Hyundai Veloster (ETCR)	P 187	Vauxhall Astra (BTCC)
P 176	Chevrolet Camaro (NASCAR)	P 180	Holden Commodore (Supercars)	P 184	Infiniti Q50 (BTCC)		
P 177	Cupra León (ETCR & BTCC)	P 181	Honda Civic (BTCC)	P 185	Toyota Camry (NASCAR)		

Q) Markenpokale

Q 188	Alpine A110 (Europa Cup)	Q 192	Lamborghini Huracán (Trofeo)	Q 196	Porsche 911 (Supercup/Cups)	Q 200	VW Up (Tourenwagen Junior Cup)
Q 189	BMW M2 (Cup)	Q 193	Mazda MX-5 (Cup)	Q 197	Renault Clio (Cup Series)		
Q 190	Ferrari 488 GTB (Challenge)	Q 194	Mini John Cooper Works (Challenge)	Q 198	Smart EQ fortwo (e-cup)		
Q 191	Ford Fiesta (Sprint Cup)	Q 195	Porsche 718 Cayman (Spr. Chall.)	Q 199	Suzuki Swift (Cup Europe)		

ANZEIGE

LIQUI MOLY

Autos lieben LIQUI MOLY

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

VOLLGAS-PREISE

Fahren Sie 1x 1 Jahr lang einen Hyundai i20 N im Hyundai-Abo „powered by ViveLaCar“

1. Preis

HYUNDAI powered by ViveLaCar

204 PS PUREN FAHRSPASS erlebt der Gewinner des ersten Preises mit diesem Abo powered by ViveLaCar im **Wert von insgesamt 7000 €.** Max. 1250 Freikilometer pro Monat. Bei ViveLaCar findet jeder Fahrertyp seinen Traumwagen! Anders als bei gewöhnlichen Carsharing-Anbietern oder klassischen Leasing- und Finanzierungs-modellen bietet ViveLaCar völlig sorgenfreies Autofahren. Versicherung, Steuern, Wartung – alles ist hier inklusive. **www.vivelacar.com**

* Abbildung entspricht nicht dem Gewinnerfahrzeug. Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtungen des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehrkilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

2. Preis

1x 1 KW V1 Gewinde-fahrwerk

DER GEWINDE-KLASSIKER
Das KW Variante 1 Gewindefahrwerk ist das ideale Einstiegssystem für Kunden, die eine technisch maximal mögliche oder eine individuelle Tieferlegung selbst bestimmen möchten. Es bietet eine optimale Balance aus Sportlichkeit, Komfort und Sicherheit. Gewinnen Sie als 2. Preis ein KW V1 im Wert von **ca. 1200 Euro.**
www.kwsuspensions.de

1x 2 Tickets zur MotoGP am Sachsenring von Liqui Moly

3. Preis

RASANTES RENNERLEBNIS Sie möchten den LIQUI MOLY Motorrad Grand Prix 2023 am Sachsenring in exklusiver, entspannter und facettenreicher Atmosphäre genießen? Dem Gewinner des 3. Preises und seiner Begleitung winkt ein exklusives Wochenend-Ticket inklusive Zugang zum LIQUI-MOLY-Hospitality-Zelt (nur So) sowie zur LIQUI-MOLY-Tribüne (Sa und So).
Wert: ca. 1000 €
www.liqui-moly.com

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

1x 1 Satz ATS-Leichtmetallräder

(Gewinner kann selbst entscheiden, welches Modell in welcher Farbe und Größe aus der DESIGN LINE bis 19“)

4. Preis

DESIGN UND SPORTLICHKEIT
ATS verwirklicht Felgen-Träume. Vom High-End-Rad bis hin zu zeitlosen Modellen. Wir bieten die passende Performance für jeden Geschmack – gewinnen Sie einen Satz ATS-Leichtmetallräder aus der DESIGN LINE bis 19 Zoll bei der Wahl zum «Racer des Jahres» von MOTORSPORT aktuell.
Wert: zwischen 490 € und 1150 €
www.atswheels.com

1x 1 Satz UHP-Reifen Kumho Ecsta PS71

5. Preis

SCHNELL UND SICHER Der Kumho Ecsta PS71 ist ein Ultra-High-Performance-Reifen für viele Fahrzeugklassen, der über die neueste High Dispersible Micro Silica-Laufflächenmischung für perfekten Grip sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit verfügt. Der geräuscharme und rollwiderstandsoptimierte Reifen zeichnet sich durch sehr gute Handling- und Bremseigenschaften, hervorragende Aquaplaningeigenschaften sowie eine hohe Laufleistung aus. Der Ecsta PS71 wurde für sein herausragendes Design mit dem iF Design Award ausgezeichnet und ist in insgesamt 44 Größen von 16 bis 20 Zoll erhältlich. Darüber hinaus gibt es die beiden Varianten Ecsta PS71 EV für Elektrofahrzeuge und den Ecsta PS71 SUV für SUVs und moderne Offroad-Fahrzeuge.
Wert: bis zu 1000 €
www.kumhotire.de

1x 1 Gutschein für den Liqui Moly Onlineshop

6. Preis

MOTORENÖLE, PFLEGE UND MEHR Ihrem Auto mal etwas richtig Gutes tun können Sie als Gewinner des 6. Preises. Liqui Moly, der Spezialist für Schmierstoffe, Motorenöle und Additive made in Germany, lädt Sie mit einem Gutschein zur Online-Shoppingtour ein.
Wert: 300 €
www.liqui-moly.com

SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den vorherigen Seiten vorgestellten 100 Fahrer und 90 Modelle aus dem Automobil-Rennsport sind in zehn bzw. sechs Einzelkategorien eingeteilt.
Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 16-mal wählen. „Racer des Jahres 2022“ werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten.
Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSa-Ausgabe 05/2023 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlencodes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein.
Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahmecode finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2022“ verlost. Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.

ANZEIGE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

track performance GEWINDEFAHRWERKE

Made for winners

street comfort | street performance | track performance

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK

garantiert auch für dich

KW®

www.KWsuspensions.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR World Tour

Rückkehr der Blauen

Das Team Cyan Racing ist zurück: Die Lynk&Co-Werksmannschaft gibt in der TCR World Tour 2023 ihr Comeback. Das Feedback ist zwiegespalten.

Von: **Michael Bräutigam**

Viele Freunde machten sich die „Blauen“ aus Göteborg im letzten Jahr nicht, als man mitten in der WTCR-Saison – offiziell aus Sicherheitsbedenken wegen der Goodyear-Reifenschäden – ausstieg. Damit beschleunigte man den Tod des Weltcups, und nicht wenige hielten der Cyan-Truppe vor, die beleidigte Leberwurst zu spielen. Nach dem Motto: Wenn wir nicht bekommen, was wir brauchen, steigen wir eben aus.

Dementsprechend zwiegespalten fielen die Reaktionen aus, als man vergangene Woche bekannt gab, dass man an der neuen TCR World Tour teilnehmen möchte. Auf der einen Seite sei es toll, ein so renommiertes und erfolgreiches Team auf der Tour zu haben. Auf der anderen Seite schwinge die Befürchtung mit, dass die Schweden wieder viel politischen Zündstoff mitbringen.

„Es ist das höchste Level des Tourenwagensports. Mit den neuen sportlichen Regeln und einem neuen Reifenpartner haben wir keinen Zweifel daran, dass der Wettbewerb sehr eng wird“, so Cyan-Teammanager Fredrik Wahlén. Seine Mannschaft ist nach Comtoyou Racing (Audi) erst das zweite Team, das sich zur TCR World Tour bekennt. Auch auf den finalen Kalender wird noch gewartet. Fix ist unter anderem, dass die ersten drei von neun Events zusammen mit der TCR Europe ausgetragen werden. ■

GEELY GROUP MOTORSPORT

Zurück auf der Welt-Ebene: Cyan Racing tritt in der TCR World Tour an

STCC

Der Elektro-Fahrplan

Als erste nationale Serie setzt die STCC 2023 auf rein elektrische Rennfahrzeuge. Im ersten Jahr sollen 12 Autos von vier verschiedenen Marken zum Einsatz kommen.

Von: **Michael Bräutigam**

Dabei zeichnet allein das Ex-WTCR-Team PWR für den Aufbau der Fahrzeuge verantwortlich. Die Truppe von Daniel Haglöf holte 2022 alle Titel in der STCC, die vergangenes Jahr zum letzten Mal unter dem Banner der TCR Skandinavien antrat. Parallel arbeitet man seit 2018 mit der Schwesterfirma EPWR an einem Elektro-Tourenwagen. Auf Basis des Evolutionsmodells „PWR002“ entstand nun das neue technische Regelwerk.

Dieses sieht Autos mit Einheitstechnik vor: Heckantrieb und 550 PS sollen 0 auf 100 km/h in unter drei Sekunden ermöglichen, der Topspeed bei fast 300 km/h liegen. Dank einer 45-kWh-Batterie gibt es rund zehn Minuten Action pro Rennlauf. Das alles klingt sehr nach einem ähnlichen Konzept wie in der ETCR, unterscheidet sich aber im Detail. Tatsächlich ist es eher eine „Elektro-BTCC“, denn PWR kümmert sich auch um die weiteren Einheitsteile wie die Bremse oder die Fahrwerkstechnik.

Der Kaufpreis für die Fahrzeuge soll rund 220 000 Euro betragen. Für 2023 sind zwölf Autos auf Basis von vier Modellen (Tesla Model 3, BMW i4, VW ID.3 und ein noch nicht bekanntes weiteres) geplant, 2024 soll auf 18 Fahrzeuge erweitert werden. ■

STCC

BMW, Tesla und VW stellen die drei bisher bekannten STCC-Modelle 2023

NACHRICHTEN

BTCC: TEAM HARD WILL VORNE ANGREIFEN

Bisher war das Team HARD, für das zuletzt auch Lewis Hamiltons Halbbruder Nicolas antrat, eher ein Hinterbänkler in der BTCC. Für 2023 hat man sich jedoch personell verstärkt: Zum einen holte man sich mit Kevin Berry einen Top-Ingenieur für die Entwicklung der Cupras an Bord. Berry war u.a. 2020 und 2021 Renningenieur von Yann Ehrlacher und führte ihn zu zwei WTCR-Titeln. Aus der BTCC kennt man Berry am besten aus seiner Zeit bei West Surrey Racing oder Triple Eight. Dass man es ernst meint, zeigt auch die Verpflichtung von Dan Lloyd. Der Engländer war Top-Pilot in der TCR Europe und holte 2022 zwei BTCC-Laufsiege.

SUPERCARS: MEISTER WIRD TCT-SIEGER

In guter Tradition hat die „TouringCarTimes“ wieder ein Ranking der 30 Top-Tourenwagenfahrer der abgelaufenen Saison aufgestellt. Zum Fahrer des Jahres wurde wie schon 2016 und 2021 Supercars-Meister Shane van Gisbergen gekürt. BTCC-Champion Tom Ingram und WTCR-König Mikel Azcona landeten dahinter. Mit Mike Halder (P29) schaffte es auch ein Deutscher ins Top-30-Ranking der „TCT“.

NASCAR: NUR VIER CUP-FAHRER BEIM CHILI BOWL

Lediglich vier Cup-Piloten der vergangenen Saison stellen sich in dieser Woche den mehr als 350 weiteren Piloten beim berühmten „Chili Bowl“. Der Event mit Midget Cars in Tulsa/Oklahoma ist der wichtigste seiner Art und gilt als „Superbowl“ der Kategorie. Während Kyle Larson (Sieger 2020 und 2021) und Christopher Bell (Sieger 2017 bis 2019) diesmal jedoch fehlen, sind mit Alex Bowman und Chase Briscoe immerhin zwei Cup-Laufsieger dabei, ebenso die weiteren Cup-Fahrer Josh Bilicki sowie J.J. Yeley.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

2018 (Foto) und 2019 platzte die WTCR aus allen Nähten. Doch das Potenzial wurde am Ende nicht genutzt

WTCR

Full House und aus

Die WTCC ist tot, lang lebe die WTCR – hieß es Ende 2017. Doch die Weltcup-Euphorie dauerte nur fünf Jahre. In Teil drei des Rückblicks auf die FIA-Tourenwagen-Weltserie schauen wir auf die Jahre 2018 bis 2022 und das Ende.

Von: **Michael Bräutigam**

Letztlich hatte Marcello Lotti doch wieder das breiteste Grinsen im ganzen Fahrerlager. Als die WTCC mit ihrem TC1-Vorhaben langsam, aber sicher ins Verderben steuerte, hatte sich der Italiener nämlich parallel schon darangemacht, seine eigentlich für die WM gedachten Vorstellungen selbst umzusetzen. Name? TCR. Erfolg? Riesig!

Von 2015 bis 2017 lieferte die TCR International Series all das, was man sich von der WTCC versprochen hätte: ein enges Feld, viele siegfähige Marken, starke Fahrer. Und alles zu einem bezahlbaren Kurs. Als die WM dann 2017 endgültig zu zerbrechen drohte, wandte sich ihr Promoter Eurosport Events an den einige Jahre zuvor noch verstoßenen Lotti und bat ihn zum Tanz. Aus WTCC und TCR International Series wurde ab 2018 die WTCR. Der FIA-Segen blieb, doch die WM wurde zum Weltcup herabgestuft. Das Rezept: gleicher Promoter wie vorher, aber andere Technik mit mehr Chancengleichheit zu einem Bruchteil der Kosten. Nebenbei floss der eine oder andere Euro – ein kolportierter zweistelliger Millionenbetrag – an Lottis Firma, die damit nach den Investitionen der Vorjahre schlagartig saniert war.

2019 als der Höhepunkt

Das neue Zeitalter beginnt Anfang April in Marrakesch. Am Start: 25 Autos, davon rund drei Viertel mit möglichen Siegkandidaten besetzt. Von solchen Zuständen hätte man in den vorherigen Jahren in der WTCC nie zu träumen gewagt. Gabriele Tarquini lässt sich mit seinem BRC-Hyundai-i30 als erster Sieger des TCR-Zeitalters notieren und legt danach mit all seiner Routine eine Saison hin, die ihn als Tabellenführer zum Finale nach Macau bringt. Da trifft er wie schon in den frühen WTCC-Zeiten einmal mehr auf Markenkollege Yvan Muller, der den Italiener sogar fast noch abfangen kann. Aber eben nur fast: Mit 306 zu 303 Punkten wird Tarquini im zarten Alter von 56 Jahren noch mal Meister einer FIA-Weltserie.

2019 geht es wie im Vorjahr mit jeweils drei Rennen in zehn Events weiter. Und wieder dauert es bis zum 30. und letzten Rennen, bis der Meister feststeht. Der Showdown läuft zwischen Norbert Michelisz im BRC-Hyundai und Esteban Guerrieri im Münnich-Honda ab. Noch im Verlauf des finalen Rennens wechselt die virtuelle Führung und damit die Titelvergabe mehrfach. Dann wird Guerrieri von Mikel Azcona im Cupra neben die Strecke gedrängt. Der Kühler wird von feuchtem Gras verstopft, der Civic-Motor überhitzt, und Guerrieri ist raus. Michelisz reicht ein vierter Platz zum Titel.

2019 ist die Saison, die rückblickend als Höhepunkt der jün-

WTCR

Mit 56 Jahren noch mal Champion: Gabriele Tarquini holte 2018 die Krone

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

2018 und 2019 bot die WTCR Sport auf höchstem Niveau mit vollen Feldern und starken Fahrern. Ab 2020 ging es bis zum Ende der Serie stetig bergab.

geren Tourenwagen-Vergangenheit in Erinnerung bleibt. Das auf 26 Fahrzeuge gedeckelte Feld ist, gemessen an den Titeln und Erfolgen der Akteure, das hochklassigste in 18 kombinierten WTCC- und WTCR-Saisons. Dazu gibt es Hersteller-Unterstützung von vielen Kundensport-Abteilungen, sodass man sogar den Rückzug von Peugeot Ende 2018 mehr als kompensieren kann.

Wie fast immer in Zeiten des größten Erfolgs droht aber auch Ungemach. VW gibt kurz vorm Finale bekannt, dass man sämtliche Aktivitäten im Verbrenner-Motorsport auf Eis legt. Audi reduziert seine Unterstützung für 2020 auf ein Minimum. Und dass die Neulinge von Lynk & Co seit 2019 als zusätzliche Marke dabei sind, weiß noch niemand als Fluch oder Segen einzustufen.

Der bevorstehende Winter wird zur Zerreißprobe. Erst springt der Seriensponsor ab – ein französischer Automobilteile-Zulieferer –, dann kommt erschwerend die Corona-Pandemie hinzu. Weil zudem die Teams unter der Last und dem Kostenaufwand von drei Rennläufen pro Wochenende ächzen, wird ein Zwei-Rennen-Format eingeführt. So bekommt man doch noch ein ansehnliches Feld zusammen, das aber nach einigen Kalender-Anpassungen eine reine Europa-Tournee bestreitet.

Kurz vorm Saisonstart muss man nach einer Absage vom Salzburgring noch mal umschwenken und findet in Zolder einen neuen Austragungsort. Im Eilverfahren wird die Saison durchgefahren, und von Anfang bis Ende führt Yann Ehrlacher. Er holt sich im Lynk & Co die Krone, auch weil man beim schwedischen De-facto-Werksteam Cyan Racing den TCR-Prüfstand nachbaute, um so das Maximum aus dem neu vorgeschriebenen Einheits-Motorsteuergerät zu holen.

Die ECU wird auch zum ersten wirklich großen Aufreger der TCR-Ära, weil nur die „großen" Hersteller Honda, Hyundai und Lynk & Co damit fahren müssen. Alle anderen dürfen mit der eigenen ECU weiterfahren und kämpfen damit teils weit oberhalb der erwarteten Möglichkeiten – was zum Beispiel Jean-Karl Vernay mit dem dritten Tabellenrang im privaten Alfa Romeo von Romeo Ferraris belegt.

Die ECU- und damit BoP-Diskussion sorgt am Nürburgring für einen Eklat, weil der damalige Hyundai-Motorsportboss Andrea Adamo alle vier Autos wegen Chancenlosigkeit abzieht.

Viel Taktik und Politik

Es sollte nicht das erste und nicht das letzte Politikum sein. Vor allem die Herangehensweise von Lynk & Co stößt einigen Gegnern auf. Nicht nur wegen der schier endlosen finanziellen Ressourcen, die in die lange gar nicht und dann nur spärlich käuflichen Autos fließen. Sondern auch wegen ihrer Taktik. Um Kompensationsgewichten aus dem Weg zu gehen, fährt man immer nur so schnell, wie man

WTCR

Nach einem irren Finale: Norbert Michelisz wurde 2019 König des Weltcups

je nach Regelauslegung muss. Besonders deutlich wird das in Adria 2021, als die „Blauen" plötzlich aufdrehen und Yann Ehrlacher den deutlichen Titelgewinn ermöglichen.

Ein Spiel, das man mitspielen muss, wenn man gewinnen will. Und ein Spiel, das Hyundai 2022 perfekt umsetzt. Mit der Reduzierung auf nurmehr zwei Autos war klar, dass man im Hinblick auf die Kompensationsgewichte perfekte Bedingungen haben würde. So halten Mikel Azcona und Norbert Michelisz sich im Qualifying teils deutlich zurück, um dann in den für die Gewichte irrelevanten Rennen anzugasen. Mit dieser Taktik fährt Azcona letztlich zum klaren und trotz der Umstände sicherlich auch nicht unverdienten Titel.

Wie viel Uneinigkeit in der WTCR herrscht, zeigt sich einmal mehr am Nürburgring. Als es hier erstmals zu ernsthaften Reifenproblemen kommt, verhärten sich die Fronten. Keiner will auf seinen Vorteil verzichten oder sich auf Kompromisse einlassen. Letztlich zieht Goodyear die A-Karte, indem man die Rennen absagt. Der Ausgangspunkt zum letzten Akt der WTCR. Weil auch in Vallelunga wieder die Reifenschäden auftreten, zieht Cyan Racing alle fünf Autos von den Rennen zurück. Bei den restlichen Saisonstationen tritt man dann gar nicht mehr an. Ob es wirklich an Sicherheitsbedenken liegt, ist fraglich. Nachdem man Titel um Titel sammelte, gibt es nichts mehr zu holen. Als man Anfang 2022 nicht ganz vorne fuhr, bockte man nämlich schon: Wenn die BoP nicht besser wird, helfen wir nicht mehr dabei, den Event in China zu promoten. Der kam dann aber eh wieder nicht zustande, wohl ein weiterer Grund fürs Aus der Lynk & Co.

Die Abkehr der Industrie vom Verbrennungsmotor setzte die WTCR zusätzlich unter Druck. Letztlich bescherten ihr nur ein Dutzend Stammfahrer und einige Wildcard-Piloten den wenig würdevollen Abschied. Nun ruhen einmal mehr die Hoffnungen auf Lotti: Er hat mit seiner TCR World Tour ab 2023 ein neues Baby am Start. Zwar ohne FIA-Siegel und im Prinzip nur eine „Tourenwagen-IGTC", dafür aber hoffentlich wieder mit viel Sport und nur ganz wenig Politik. ■

GEELY GROUP MOTORSPORT

2020 und 2021 gewann Yann Ehrlacher im Lynk & Co jeweils den Titel

WTCR

2022 wieder Hyundai: Mikel Azcona als letzter Meister der WTCR-Serie

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RALLY ZONE

Härter als je zuvor: Die Dakar 2023 führt durch Sand, Geröll und reißende Flüsse

Eine wüste Rallye

Die Dakar gilt als härteste Marathon-Prüfung der Welt auf zwei und vier Rädern. Promoter A.S.O. hatte für 2023 noch einmal eine Steigerung versprochen – und sie trat tatsächlich ein. Beeinflusst durch die Naturgewalten überschritten viele Teilnehmer im Felsgeröll oder in reißenden Flussläufen ihre physischen Grenzen. Und: Nach der achten Etappe war letzten Montag noch völlig offen, wer am kommenden Sonntag als Erster oder als Achter das Ziel erreicht. Chronologie einer Tragödie.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Wenn das Level der Dakar-Rallye bei Normalnull verläuft, dann ist das Marathon-Event für die Teilnehmer wahrhaft kein Zuckerschlecken. Wenn aber, wie bei der 2023er-Ausgabe, schon in der ersten Woche zu den täglich langen Distanzen bis zu 800 Kilometer und Navigationsproblemen noch extreme Launen der Natur und weitere unerwartete Ereignisse hinzukommen, dann muss ein durchschnittlicher Motorrad-Rallyefahrer seine Grenzen überschreiten. Und genau das passierte letzte Woche.

Das Tagebuch der Dakar liest sich in vielen Kapiteln wie das Aufnahmeprotokoll eines Unfallkrankenhauses. Nach 52 Kilometern hatte GasGas den Titelverteidiger Sam Sunderland mit einer gebrochenen Schulter verloren.

Ebenfalls auf Etappe 1 war Bradley Cox, der Sohn von Alfie, nach Sturz ausgeschieden. Nur zwei Tage später, auf Etappe 3, erwischte es bei Kilometer 274 HRC-Speerspitze Ricky Brabec, Dakar-Gewinner 2020. Mit Rückenschmerzen wurde er nach einem Sturz in ein Hospital geflogen, er konnte später ins Biwak zurückkehren, doch seine Rallye war beendet.

Mit Handverletzung weiter

Auf der zweiten Etappe stürzten zwei weitere Sieganwärter: KTMs 2018er-Dakar-Gewinner Matthias Walkner. Der Salzburger zog sich eine Knochenabsplitterung an der Hand zu, fuhr tapfer weiter, aber er war fortan nicht mehr der kompromisslose Kämpfer, wie man den Österreicher kennt. Drei Tage später musste er zugeben: „Heute war wieder ein harter Tag in der Wüste. Heute musste ich entscheiden, ob ich überhaupt weiterfahre. Mein Handgelenk und mein ganzer Körper leiden." Am Ruhetag lag Walkner wie durch ein Wunder noch auf Rang 10.

Joan Barreda war ebenfalls schon auf Etappe 2 gestürzt. Der Honda-Werkspilot brach sich den großen Zeh, biss auf die Zähne und fuhr weiter.

Bis zur vierten Etappe waren die Hero-Werksfahrer Ross Branch, Joaquim Rodrigues, Franco Caimi und der Deutsch-Portugiese Sebastian Bühler vorn, teilweise ganz vorn dabei. Auf dem Rundkurs letzten Mittwoch um Ha'il verletzte sich Rodrigues am Bein und musste ins Hospital geflogen werden. Bühler, der die letzte Dakar verpasst hatte, kam auf Etappe 2 hinter dem Privatfahrer Mason Klein als Zweiter ins Ziel und rangierte in den Top 10 – best ever des gebürtigen Ratingers. Die Freude währte nur zwei Tage: Er und Teamkollege Ross Branch hatten letzten Mittwoch mechanische Probleme – und dann ging auch noch beiden das Benzin aus. Sie borgten sich von anderen Teilnehmern Sprit und kamen noch ins Ziel, verloren aber mehr als drei bzw. vier Stunden Zeit. Die Gesamtwertung war für den Deutsch-Portugiesen und Ross Branch kein Thema mehr, obwohl der Mann aus Botswana letzten Sonntag seinen zweiten Etappensieg feiern konnte.

Das Stefanskirchener Speedbrain-Team hatte damit nach vier Tagen – außer Franco Caimi – sein gesamtes aussichtsreiches Fahreraufgebot verloren.

Wasser im Tank

Auch der einzige weitere deutsche Fahrer, Mike Wiedemann, hatte bei seiner zweiten Dakar kein Glück: Der Rucksackfahrer in der Rally2-Wertung blieb am vierten Tag plötzlich stehen. Der Sprit lief aus und er musste sich mehrfach Benzin ausleihen, um ein paar Kilometer weiter wieder mit stotternder KTM zu stranden. Später analysierte er: „Im Endeffekt hatte ich Wasser im

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Tank – wie viele anderen, die heute liegen geblieben sind.“ Der letzte Deutsche gab auf, da ein Weiterfahren mit astronomischem Rückstand für ihn keinen Sinn machte.

Doppelsturz Barreda – Price

Letzten Freitag musste der Veranstalter A.S.O. nachjustieren: Weil das Biwak am geplanten Etappenziel in Al Duwadimi nach den starken Regenfällen am Mittwoch noch immer unter Wasser stand, leitete man den Tross auf einer auf 358 Kilometer verkürzten Etappe von Ha’il direkt in die Hauptstadt Riyadh.

Letzten Donnerstag lag Joan Barreda als bester Honda-Pilot vorn, bis er durch einen Navigationsfehler Zeit verlor und dann, 30 Kilometer vor dem Ziel, auch noch stürzte. Über den Spanier fiel dann auch noch der direkt folgende Toby Price, beide blieben unverletzt. Dadurch gewann der Yamaha-Pechvogel vergangener Dakar-Rallyes, Adrien van Beveren, seine erste Etappe in Honda-Farben. Die Gesamtführung übernahm Husqvarna-Pilot Skyler Howes, womit die Plätze 1 bis 4 weiterhin von Piloten der Pierer Mobility Group (Howes, Price, Benavides, Klein) besetzt blieben. Wobei Mason Klein zwar von KTM unterstützt wird, aber formal als Privatfahrer im niederländischen BAS Racing Team startet. Der erst 21-jährige Kalifornier, der sich den Start durch eine Crowdfunding-Aktion finanziert hatte, entwickelt sich zu der Überraschung der Rallye. Konstant mit der Werks-Replica in den Top 10 fahrend, lag er am Ruhetag (Montag) mit dem Wimpernschlag von 13 Sekunden Rückstand auf den Führenden Skyler Howes an dritter Stelle – zeitgleich mit dem Zweiten Kevin Benavides! „Die Amis haben sich bei ihren Bajas prächtig vorbereitet“, zieht Heinz Kinigadner seinen Hut. „Was Klein im steinigen Gelände anstellt, ist fast schon abartig. Er hat zwischenzeitig Matthias Walkner neben der eigentlichen Piste überholt, wo die Steine noch größer sind. Er ist sicherlich ein Mann mit großer Zukunft.“

Etappe 7 abgesagt

Race-Director David Castera musste nach der Umlegung der Route für die sechste Etappe ein weiteres Mal eingreifen: Die für Stage 11/12 geplante Marathonetappe (an den Bikes dürfen nach dem ersten Tag nur die Fahrer arbeiten, dann kommen sie in den Parc fermé) wurde auf den siebten/achten Tag verlegt. Doch vor dem Start zu Stage 7 kam es noch einmal anders: Die Rennleitung sagte die Etappe für Motorräder und Quads „aus Sicherheitsgründen“ komplett ab. Viele Piloten waren nach der sechsten Etappe erst in der Nacht ins Biwak gekommen. Übereinstimmend gaben auch mehrere Werksfahrer zu, dass sie am Ende ihrer physischen Kräfte seien.

In der zweiten Woche folgen nun vor allem lange Sandetappen, doch weil es noch immer regnet, ist der Sand in der Wüste nicht, wie man ihn sonst gewohnt ist. „Da nun die Spuren von den vielen Amateuren und den Transportfahrzeugen, die sonst durch die Wüste fahren, verwischt sind, wird das Navigieren leichter, da man nur die frischen Spuren der Vorderleute sehen kann“, so Heinz Kinigadner. „Deshalb ist es wirklich gut, dass sie die Zeitgutschrift für die Führenden eingeführt haben. So wie es bisher aussieht, hat sich diese Regel bewährt.“

Aber jetzt heißt es erst, noch eine Woche zu überstehen. Die 45. Dakar-Rallye hat gute Chancen, am Ende als die härteste Dakar überhaupt in die Annalen einzugehen. ■

DAKAR-RALLYE 2023 (MOTORRAD)

31. Dezember 2022–15. Januar 2023
Stand nach Prolog und 8 von 14 Etappen

1.	Skyler Howes (USA)	Husqvarna	30:34.16 h
2.	Kevin Benavides (RA)	KTM	+ 0.13 min
3.	Mason Klein (USA)	KTM	+ 0.13 min
4.	Toby Price (AUS)	KTM	+ 1.58 min
5.	Pablo Quintanilla (CHL)	Honda	+ 2.45 min
6.	Adrien van Beveren (F)	Honda	+ 2.49 min
7.	Daniel Sanders (AUS)	GasGas	+ 7.03 min
8.	Joan Barreda Bort (E)	Honda	+ 7.21 min
10.	Matthias Walkner (A)	KTM	+ 22.35 min
26.	Sebastian Bühler (D)	Hero	+ 3:49.57 h

RALLY ZONE

Skyler Howes: Für Husqvarna nach acht Etappen Spitze

RALLY ZONE

Mason Klein: KTM-Privatfahrer und die Rallye-Sensation

HRC

Adrien van Beveren: Auf Honda das erste Dakar-Happy-End?

HERO

Sebastian Bühler: Kein Happy End für den Hero-Helden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GLÄNZEL

INTACTGP

Lukas Tulovic 2022: Überlegener Moto2-Europameister auf der Kalex des IntactGP-Junior-Teams

Moto2-Europameister Lukas Tulovic erhält bei Intact eine zweite Chance in der Moto2-WM. Der 22-Jährige erzählt, wie er sich verbessert hat und wie er die Herausforderung weiter angeht.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie die Feiertage verbracht?
Eigentlich sehr entspannt. Weihnachten war ich bei meiner Mutter in Bayern, am zweiten Weihnachtstag bei meinem Vater, danach ging es schon wieder nach Spanien. Ich war leicht krank, konnte mich aber über Weihnachten auskurieren und war dann fit, als es am 28. Dezember nach Spanien ging.

Was bedeutet es für Sie, wieder in der Moto2-WM fahren zu können?
Das war mein Lebenstraum, auf das ich schon seit Jahren, vielleicht gar mein ganzes Leben, hingearbeitet habe. Ich kann es schwer in Worte fassen, es könnte mir nicht mehr bedeuten. Deshalb stecke ich jetzt auch so viel Zeit und Energie hinein, um diese Chance zu nutzen.

Wie weit fühlen Sie sich dafür durch die Moto2-EM vorbereitet?
Ich fühle mich eigentlich sehr gut vorbereitet. Das Level war die letzten beiden Jahre ziemlich hoch, mit Aldeguer und Lopéz 2021 und Senna Agius und Álex Escrig 2022 hatten wir sehr starke Konkurrenten gehabt, an denen wir uns messen konnten. Die Rundenzeiten, die wir in den letzten zwei Jahren gefahren sind, sind im Vergleich zur WM schon sehr sehenswert. Dementsprechend fühle ich mich sehr gut vorbereitet für den Sprung in die WM.

Haben Sie diesen Winter beim Training etwas anders gemacht als die Jahre zuvor, um besser für die WM gerüstet zu sein?
Eigentlich habe ich nicht viel anders gemacht als vor der Saison 2022, denn bereits da habe ich sehr viel gemacht. Ich bin nach Spanien gezogen mit einer kleinen Wohnung in Tarragona, wo ich auch jetzt bin. Aber ich versuche, dieses Jahr alles noch zu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Stecke viel Energie hinein, diese Chance zu nutzen“

intensivieren. Dabei bin ich sehr dankbar über die Möglichkeit, die Husqvarna mit den Trainingsmotorrädern bietet. So konnte ich meinen Fuhrpark vergrößern, und ich lege mir gerade auch ein Flattrack-Motorrad zu. Dementsprechend kann ich auch noch vielfältiger trainieren, was früher ohne Husqvarna nicht möglich war.

Was haben Sie während der Zeit gelernt, als Sie 2018/19 in der WM gefahren sind?
Damals war es ein Riesensprung für mich aus der Europameisterschaft in die WM. Da war ich auch noch 1,3 Sekunden hinter der Spitze. Es war für mich damals schockierend, wie schnell die Jungs schon ab der ersten Runde im ersten Training waren. Was ich damals gelernt habe, war, dass zu dem gefühlten Limit von mir noch extrem viel geht. Aber ich bin damals nicht dahin gekommen.

Wie sehen Sie das letzte Jahr, in dem Sie die Moto2-EM gewonnen haben?
Ich sehe es als definitiv das beste Jahr, das ich in meiner Karriere hatte. Sieben von elf Rennen konnte ich gewinnen, aber noch glücklicher bin ich mit den Fortschritten, die ich auf allen Strecken erzielen konnte. Vielleicht bis auf Jerez, da konnte ich mich nur wenig verbessern. Auf den anderen Strecken war ich aber im Schnitt anderthalb Sekunden schneller als im Jahr zuvor. Natürlich hat auch das Motorrad seinen Teil dazu beigetragen, aber nicht nur. Ich habe auch fahrerisch einen großen Schritt gemacht, was auch jeder aus meinem Umfeld und meinem Team bestätigt hat. Es war aber auch kein leichtes Jahr, besonders, als meine beiden Hauptgegner auch ihre Schritte gemacht haben. Nachdem sie mich in zwei Rennen geschlagen haben, musste ich auch meine mentale Stärke beweisen, aber das haben wir zusammen mit dem Team, meinem Coach und meinem Umfeld geschafft, und wir sind als Sieger hervorgegangen.

„2021 habe ich mit meinem Manager entschieden, alles auf eine Karte zu setzen und eine Profi-Karriere zu beginnen. Von da an wurde alles anders.“

Lukas Tulovic

Was hat Sie stärker gemacht als die Jahre zuvor?
Ich denke, es war die Entscheidung, die wir Ende 2021 getroffen haben. Ich habe meinen Job bei der Polizei-Sportfördergruppe gekündigt. Dort hatte ich ein strukturales Studium gehabt und bin wie zuvor in der Schule zweigleisig gefahren. Ich habe dann zusammen mit meinem Manager die Entscheidung getroffen, dass, solange ich eine realistische Chance auf eine Profi-Karriere habe, ich alles auf eine Karte setze. Ich versuche mit allen Mitteln, so hart wie es nur geht zu trainieren und mich voll auf den Rennsport zu konzentrieren. Das hat nicht nur an der Möglichkeit zu trainieren viel geändert, weil ich viel mehr Zeit hatte, es hat auch mental einen großen Schritt gebracht, weil ich keinen Plan B und keinen Ausweg mehr hatte. Ich hatte ein Top-Team, Top-Voraussetzungen, es musste einfach klappen. Das erste Rennen, das ich nach dieser Entscheidung gefahren bin, war das MotoE-Rennen in Spielberg, wo ich völlig frei war und einen Start-Ziel-Sieg hingelegt habe.

Haben Ihre Einsätze in der MotoE geholfen, ein vollständigerer Rennfahrer zu werden?
Definitiv. Es hat vor allem geholfen, mit wenig Zeit auf der Strecke umzugehen, sowohl was die Trainings als auch die Qualifyings angeht. Als ich gefahren bin, war die E-Pole eine einzige Runde. Das hat mir im Nachhinein auch geholfen, es im Qualifying auf den Punkt zu bekommen und in der ersten oder zweiten Runde, wenn der Reifen noch am frischesten ist, gleich eine schnelle Zeit hinzulegen.

Wo müssen Sie noch besser werden, um auch in der WM vorne mitfahren zu können?
Das werde ich sehen, wenn es so weit ist. Ich denke, dass es einfach extrem wichtig sein wird, alles gut zu planen und die Zeit zwischen den Rennen richtig einzuteilen. Ich hatte letztes Jahr sieben Events und werde nun dreimal so viele haben. Das wird eine große Herausforderung sein. Fahrerisch, der Umgang mit den Medien und dem Druck, das werde ich nach den ersten Rennen sicher besser einschätzen können.

Was erwarten Sie von der WM-Saison 2023?
Ich möchte dazu keine zu großen Aussagen machen. Aber natürlich habe ich meine internen Erwartungen und Ansprüche gesetzt. Wenn wir bei den ersten Tests und dem ersten Rennwochenende in Portimão sind, können wir das Ganze besser und konkreter einschätzen. Ich gebe erst mal über den Winter Vollgas, um so fit und gut vorbereitet zu sein, wie es irgendwie geht.

Wie schätzen Sie Ihren Teamkollegen Darryn Binder ein?
Das kann ich auch sehr schlecht einschätzen. Ich denke, wir werden wirklich eine gute Zeit haben. Er scheint ein höflicher und sympathischer Kerl zu sein. Ich denke auch, dass er das Motorrad gut ausquetschen kann, da er aus der MotoGP kommt. Ich bin sehr gespannt, wie er mit den Reifen klarkommt. Ich denke, dass wir bei den Reisen und an den Wochenenden eine schöne Harmonie und eine tolle Atmosphäre im Team haben werden.

Wie bereiten Sie sich bis zu den Tests, die im März beginnen, vor?
Zurzeit bereite ich mich körperlich mit Athletik-Training und auf dem Motorrad so vor, dass ich keine Kopfschmerzen haben werde, wenn ich zu den Tests anreise. Ich weiß dann, dass ich an einem Tag 70, 80 oder 90 Runden am Tag abspulen kann und immer noch topfit bin, damit ich mich auf das Setup konzentrieren kann.

Wie wollen Sie bei den Tests vorgehen, um bestmöglich für die Saison vorbereitet zu sein?
Da die Testtage extrem eingeschränkt sind – wir haben nur vier private und drei offizielle Testtage – und von diesen sieben Tagen fünf vor der Saison sind, wird es für mich sehr wichtig sein, viel zu fahren und, wenn wir ein halbwegs vernünftiges Setup haben, auch Longruns zu fahren, um mich auf die Moto2-WM einzustellen, bevor es losgeht. In der WM sind die Rennen länger als in der EM, und für mich wird das Basic-Setup die Priorität Nummer eins sein, weil wir jedes Wochenende damit anfangen. Wenn das vernünftig steht und ich mich wohl fühle, starte ich automatisch besser in die Rennwochenenden. Priorität Nummer zwei ist, mich mit meiner neuen Crew einzuspielen. Meinen Data-Ingenieur Enrico behalte ich aus der EM, aber mit Nicolas Reynier werde ich einen neuen Crewchief haben, dazu zwei neue Mechaniker. Ich konnte sie alle schon kennenlernen, aber mit ihnen zu arbeiten wird neu sein. ■

Lukas Tulovic

Geburtstag: 15. Juni 2000
Geburtsort: Eberbach (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2018: Moto2-WM, KTM (38.)
2019: Moto2-WM, KTM (29.)
2020: Moto2-EM, Kalex (14.)
MotoE, Energica (11.)
2021: Moto2-EM, Kalex (3.)
MotoE, Energica (8.)
2022: Moto2-EM, Kalex (1.)
MotoE, Energica (19.)
2023: Moto2-WM, Kalex

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motorrad-WM

Karl Auer wird 80

In den 1970er-Jahren gehörte Karl Auer zu den besten Straßenrennfahrern Österreichs. Am Donnerstag, den 12. Januar, feiert er seinen 80. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Es war die Zeit, als Österreichs Privatfahrer sich in großer Zahl auf den heimischen Rennstrecken tummelten und die besten von ihnen auch in der Weltmeisterschaft um Punkte kämpften. Unter ihnen war Karl Auer einer der besten. Zwischen 1966 und 1976 errang er insgesamt 10 Staatsmeisterschaften. 1969 konnte er mit seiner Matchless beim Grand Prix von Frankreich in Le Mans Dritter hinter Giacomo Agostini auf der MV Agusta und Billie Nelson auf der Paton werden und schloss die 500er-WM als 16. ab. 1970 wurde er in Spa Vierter, 1971 auf dem Sachsenring Sechster. 1975 wurde er mit seiner Yamaha bei den 500ern nach einem vierten Platz beim WM-Finale in Brünn WM-Zwölfter, bei den 350ern WM-19. Noch in seinem letzten WM-Jahr 1977 wurde er 32. bei den 500ern und 39. bei den 350ern.

Danach zog sich Karl Auer ins Privatleben zurück und konzentrierte sich auf seinen Beruf als Installateur. Es wurde immer stiller um einen der erfolgreichsten Haudegen Österreichs. Vor zwei Jahren kam er zu einer Buch-Präsentation nach Traisen, und sein ehemaliger Konkurrent Wolfgang Stropek bot ihm seine Matchless für Veranstaltungen an. Aber obwohl Auer noch immer bei guter Gesundheit ist, fährt er heute kein Motorrad mehr. Herzlichen Glückwunsch zum 80., Karl Auer! ■

FIM/MAURICE BÜLA

Karl Auer 1969 mit der Matchless in Le Mans: Dritter im 500er-WM-Lauf

MotoGP

Fleißiges Trainieren

In Spanien brüllen die Motoren. Auf der Iberischen Halbinsel gibt es unzählige Trainingsstrecken, auf denen sich die Grand-Prix-Piloten auf die diesjährige Saison vorbereiten.

Von: **Imre Paulovits**

Marc Márquez postete bereits den ganzen Winter Bilder, auf denen er zusammen mit seinem Bruder Álex trainiert. In der letzten Woche zeigte er sich beim Motocross-Training und kurze Zeit später mit einem neuen Trainingspartner für das Ausdauertraining: Formel-1-Pilot Carlos Sainz Jr. Der achtfache Weltmeister sieht fit und zufrieden aus. Johann Zarco und Álex Rins nutzen die sechs Tage, die die deutschen Renntraining-Anbieter Speer Racing und Bike Promotion letzte Woche in Valencia gebucht hatten und fuhren fleißig mit ihren Trainingsmotorrädern. Dabei musste sich Rins umgewöhnen: Bislang trainierte er mit einer Suzuki GSX-R 1000, nun konnte er seine neue Honda Fireblade einfahren. Pol Espargaró trainierte in Barcelona Motocross, ebenfalls mit einem neuen Gefährt – einer GasGas –, und er gab mächtig Gas. Sein Bruder Aleix trainierte währenddessen mit dem Rennrad und strampelte am Wochenende bis auf 2500 Meter Höhe. ■

MOTOGP

Pol Espargaró: Mit seinem neuen GasGas-Crosser gibt der Spanier mächtig Gas

NACHRICHTEN

MOTO3

Dass das Wintertraining nicht ungefährlich ist, ist hinlänglich bekannt. Nach MotoGP-Vizeweltmeister Fabio Quartararo erwischte es in der letzten Woche Moto3-Pilot Deniz Öncü. Der Ajo-KTM-Pilot brach sich die rechte Hand und wurde letzten Dienstag von Dr. Ozcan Kocanli operiert. Bis zum offiziellen Test Mitte März in Portimão will er wieder fit sein.

MOTO3

Peter Öttl kann über Langeweile nicht klagen. Nachdem sich der Husqvarna-Moto3-Teamchef von seinem bisherigen Partner Max Biaggi getrennt hat, muss er die neue gemeinsame Struktur mit dem Memminger Intact-Team aufbauen. Dazwischen flog er letzte Woche nach Valencia, um nach seinem Sohn Philipp beim Wintertraining in Valencia zu schauen. Ende Januar werden die Husqvarna-Moto3 von Öttls Mechanikern im KTM-Werk aufgebaut. Die Idee, seinen früheren Renntransporter wieder zu benutzen, hat Öttl wieder verworfen. Es wird ein ganz neuer Auflieger aufgebaut, der aber noch viel Arbeit benötigt.

MOTOGP

Während seine Konkurrenten zum großen Teil in Spanien trainieren, hat sich Weltmeister Francesco Bagnaia eine Auszeit genommen und sich zu Weihnachten mit seiner Freundin Domizia Castagnini verlobt. Die beiden machten dann zunächst Urlaub in Dubai und danach auf den Malediven. Es blieb aber nicht bei der reinen Entspannung, der Ducati-Werkspilot spulte auch dort sein tägliches Fitness-Programm ab. Bagnaias letztjähriger Teamkollege Jack Miller machte es ähnlich: Der neue KTM-Werkspilot machte Urlaub mit seiner Frau, dem Model Ruby Mau, in Neuseeland, bevor sie wieder nach Europa kommen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Geldprämie dazu

motorsport-aktuell.com/countdown

oder telefonisch 0781 639 6651

40 € V-Scheck bis 01.02.2023 Prämien-Nr. 1289 30 € V-Scheck bis 15.02.2023 Prämien-Nr. 1288 20 € V-Scheck ab 01.03.2023 Prämien-Nr. 1286
Der Verrechnungsscheck ist bei jeder Bank einlösbar. Es gilt das Datum des Poststempels.

Bestell-Nr. MSA1PRHCD (selbst lesen), MSA1PRCCD (verschenken) – 25 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 72,50 € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eilige Drucksache

Vor 30 Jahren brachte Kawasaki das erste Serienmotorrad mit einem funktionsfähigen Überdruck-Ansaugsystem. Und Scott Russell wurde mit ihm auf Anhieb Superbike-Weltmeister.

Von: **Imre Paulovits**

Es war die perfekte Rückkehr des „Green Meanie“. Das gleiche US-Kawasaki-Giftgrün, das sich mit der KR 750 in den 1970er-Jahren so in die Erinnerung der Fans eingebrannt hatte, wurde 1993 mit Scott Russell Superbike-Weltmeister.

Es war bereits die dritte Auflage der Kawasaki ZXR 750. Ein Jahr nach Beginn der Superbike-WM brachte das Werk aus Kobe 1989 mit der ZXR 750 erstmals einen kompromisslosen Supersportler, bei dem Schläuche vom Verkleidungskopf zum Tank führten. Sie dienten aber einzig der Optik, an die Airbox angeschlossen waren sie nicht. Der Motor war von der GPX 750 abgeleitet, hatte ein Bohrung-Hub-Verhältnis von 68 x 51,5 mm und war in einem Aluminium-Profilrahmen mit zwei angeschraubten Unterzügen verbaut. Ein Jahr später wurde der Zylinderkopf überarbeitet, und der Motor leistete in seiner offenen Ausführung 118 PS. 1991 wurde die ZXR komplett überarbeitet, der neue Rahmen hatte ein stärker profiliertes Hauptprofil, die Unterzüge fielen weg, vorn war eine Upside-Down-Gabel eingebaut. Der Motor wurde mit 71 x 47,3 mm kurzhubiger und bekam Schlepphebel statt Tassenstößel. Zusammen mit dem ZX 750 J bezeichneten Grundmodell kam das Homologationsmodell ZX 750 K, das eine Einmann-Sitzbank, ein voll einstellbares Fahrwerk, ein eng gestuftes Getriebe, Flachschieber-Vergaser, schärfere Steuerzeiten und einen Alutank besaß und 122 PS leistete. 1993 wurden nach dem gleichen Schema die ZX 750 L und M auf den Markt gebracht. Sie hatten als erste Serienmotorräder ein voll funktionierendes Ram-Air-System, mit dem die M, Marktbezeichnung ZXR 750 R, auf 128 PS kam. Bei ihr konnte nun auch die Höhe des Schwingendrehpunkts eingestellt werden, und es gab einen Superbike-Motorenkit in zwei Abstufungen für 140 oder 145 PS bei 13 000/min.

Werkseinsatz in der WM

Kawasaki beteiligte sich mit der ZXR und dem Team des australischen Importeurs unter der Leitung von Peter Doyle mit Rob Phillis und Aaron Slight gleich an der Superbike-WM. Phillis wurde 1990 WM-Vierter, 1991 WM-Dritter und führte 1992 zeitweilig gar die WM an, um schließlich wieder WM-Dritter zu werden. Das amerikanische Muzzy-Kawasaki-Team fuhr einige WM-Wildcard-Einsätze, Doug Chandler gewann 1990 in Brainerd und in Sugo je einen Lauf, Scott Russell wurde 1991 in Brainerd in beiden Läufen Zweiter hinter Weltmeister Doug Polen. 1992 gab es zwar keinen WM-Lauf in den USA, dafür bereitete sich Russell auf die US-Meisterschaft mit Einsätzen in der WM in Albacete, Donington, Hockenheim und Spa vor, sammelte dabei drei Podestplätze und gewann danach den US-Titel.

Sein Teamchef Rob Muzzy war zu dieser Zeit bereits eine Legende im US-Rennsport. In den 1950er-Jahren fuhr er Dirt-Track- und Dragster-Rennen, kam in den frühen 1970er-Jahren als Mechaniker zu Kawasaki USA und zähmte mit seiner Dirt-Track-Erfahrung die Motoren und die Fahrwerke der notorischen Z-Modelle. Muzzy wurde mit Eddie Lawson und Wayne Rainey US-Superbike-Meister 1981, ’82 und ’83. Nachdem Kawasaki das Team 1984 aufgelöst hatte, arbeitete er für Honda und verhalf ihnen zum ersten Dirt-Track-Titel sowie den Superbike-Titeln 1986 und ’87

ICONIC MOTORBIKES

Muzzy-Kawasaki-Superbike: Fieses amerikanisches Grün, polierter Rahmen, Carbon-Bremsen mit Abdeckung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Rob Muzzy hat das neue ZXR-Modell gleich perfekt in den Griff bekommen."

Scott Russell

mit Fred Merkel und Wayne Rainey. 1988 machte sich Muzzy mit einem eigenen Team selbstständig, verwendete Kawasaki-Material und holte 1990 mit Doug Chandler und 1992 mit Scott Russell den US-Superbike-Titel. Für 1993 vergab Kawasaki sein Werksteam für die Superbike-WM an Muzzy, dieser heuerte Scott Russell und Aaron Slight an.

Ducati hatte sich in den Jahren zuvor zu einer fast unbezwingbaren Macht in der Superbike-WM entwickelt. 1990 gewann Raymond Roche erstmals die WM für die Italiener, 1991 und '92 wurde Doug Polen Weltmeister. Nachdem Ferracci und Polen zurück in die USA gegangen waren, bildeten 1993 Giancarlo Falappa und Carl Fogarty das Werksteam. Falappa gewann die ersten drei Rennen, Russell begann mit zwei zweiten Plätzen in Brands Hatch, konnte auf dem Hockenheimring erstmals gewinnen und stand fortan fast immer auf dem Podest. Während sich Falappa und Fogarty bei den Siegen ablösten, sammelte er fleißig zweite Plätze. Und obwohl Fogarty zwischenzeitig fünf Siege in Folge einfuhr, behielt Russell die Nerven, holte gerade bei dessen Heimrennen in Donington zwei Siege, trieb den Briten dort und beim Finale in Estoril in zwei Stürze und entschied so die WM für sich. Aaron Slight vervollständigte den Muzzy-Kawasaki-Erfolg mit einem dritten WM-Schlussrang. Dass Russell und Slight auch die 8 Stunden von Suzuka erstmals für Kawasaki gewannen, setzte der Saison die Krone auf.

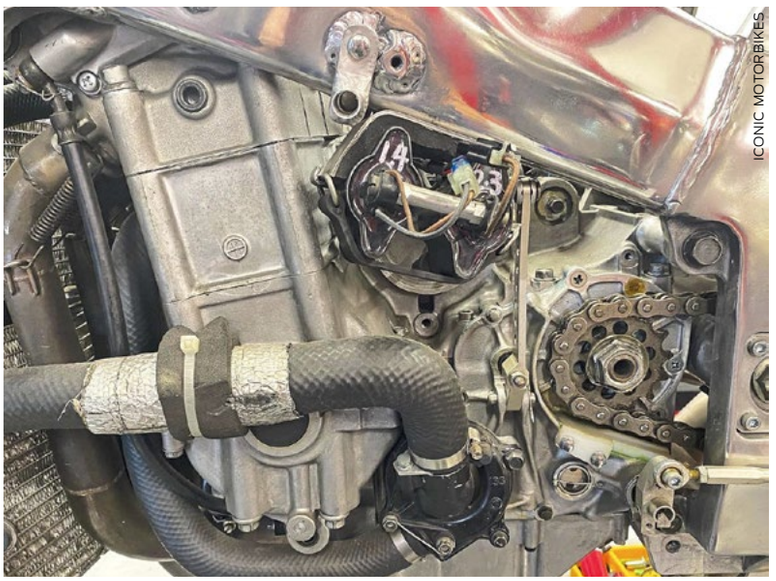
Titanenkampf

1994 brachte Ducati die revolutionäre 916. Carl Fogarty konnte gleich den Auftakt in Donington gewinnen, doch Russell konterte bereits im zweiten Lauf, danach lieferte er sich einen erbitterten Kampf mit dem Briten. In Mugello und beim zweiten Donington-Wochenende fuhr Russell noch einmal zu absoluter Hochform auf, und zum Finale auf Phillip Island kamen sie punktgleich. Fogarty gewann den ersten Lauf vor Russell, dieser setzte im zweiten alles daran zu gewinnen und hoffte, dass sich das australische Supertalent Antony Gobert zwischen ihn und Fogarty setzen konnte. Zunächst schien dies aufzugehen, doch dann löste sich Russells Hinterreifen auf, er musste an die Box zum Reifenwechsel und fiel aus den Punkten.

Irgendetwas änderte sich im Winter 1994/95 bei Scott Russell. Bis dahin ein Muster-Athlet, rumorte es über ausschweifende Partys, und er war fahrerisch einfach nicht mehr der Alte. Er kam 1995 nicht in die Nähe des Podests, doch seine fahrerische Brillanz aus der Saison zuvor vor Augen, holte ihn Suzuki nach dem Rücktritt von Kevin Schwantz aus seinem laufenden Vertrag heraus in die 500er-WM. Dafür konnte 1995 ein Deutscher mit der Kawasaki ZXR 750 brillieren: Jochen Schmid wurde beim WM-Auftakt in Hockenheim mit dem legendären, von Kurt Stückle vorbereiteten „Paul" im ersten Rennen Dritter und im zweiten Zweiter hinter Carl Fogarty sowie Ende des Jahres Pro-Superbike-Meister. ■

KAWASAKI

ZXR 750R: Homologationsmodell mit Einzelsitzbank und Alutank



ICONIC MOTORBIKES

Zündspulen vibrationsfrei aufgehängt, Schwingendrehpunkt einstellbar

WORLDSBK

Scott Russell auf der Muzzy-ZXR: Weltmeister 1993, Vizeweltmeister 1994

TECHNISCHE DATEN

Muzzy-Kawasaki ZXR 750 (1993)	
Motor	Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakter, DOHC, vier Ventile pro Brennraum
Bohrung x Hub	71,0 x 47,3 mm
Hubraum	749 ccm
Leistung	150 PS bei 13 000/min
Leergewicht	162 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Starterlisten 2023

FIM und Dorna haben die Starterlisten der bald beginnenden Superbike-WM bekannt gegeben. Es sind so einige neue Gesichter neu hinzugekommen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Superbike-WM erfreut sich eines Aufschwungs wie schon lange nicht mehr. 23 Fixstarter bringen die Superbikes wieder an glorreiche Zeiten heran. Es ist aber nicht nur die Quantität, die an die besten Zeitalter der Superbike-WM anknüpft, sondern auch die Qualität. Acht Weltmeister, die es zusammen auf 16 WM-Titel bringen, hatte die Klasse noch nie. Mit Philipp Öttl und Dominique Aegerter haben gleich zwei deutschsprachige konkurrenzfähiges Material, das hat es auch noch nicht gegeben.

Die Reglementauffrischung hat der Supersport-Klasse auch gutgetan. Mit Marcel Schrötter auf der Werks-MV-Agusta fährt hier ein Deutscher mit Sieges-Chancen mit. Honda kehrt mit Tarran Mackenzie und Adam Norrodin zurück, und sogar ein Team aus Thailand ist dabei. In der Supersport-300-WM hat Carsten Freudenberg mit Dirk Geiger und Lennox Lehmann ein deutsches Superteam formiert. Und in diesem Jahr fahren erstmals Fahrer aus China, Uruguay und den Philippinen mit. ■

DIE TEILNEHMER DER SUPERBIKE-WM 2023

Superbike

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Philipp Öttl (D)	Team GoEleven	Ducati Panigale V4 R
7	Iker Lecuona (E)	Team HRC	Honda CBR 1000 RR-R
9	Danilo Petrucci (I)	Barni Spark Racing Team	Ducati Panigale V4 R
19	Álvaro Bautista (E)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
21	Michael Ruben Rinaldi (I)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
22	Alex Lowes (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
28	Bradley Ray (GB)	Yamaha Motoxracing WorldSBK	Yamaha YZF-R1
31	Garrett Gerloff (USA)	Bonovo Action BMW	BMW M 1000 RR
34	Lorenzo Baldassarri (I)	GMT94 Yamaha	Yamaha YZF-R1
35	Hafizh Syahrin (MAL)	MIE Racing	Honda CBR 1000 RR-R
45	Scott Redding (GB)	RoKit BMW Motorrad WorldSBK	BMW M 1000 RR
47	Axel Bassani (I)	Motocorsa Racing	Ducati Panigale V4 R
51	Eric Granado (BR)	MIE Racing	Honda CBR 1000 RR-R
52	Oliver König (CZ)	Orelac Racing Verdnatura	Kawasaki ZX-10RR
54	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
55	Andrea Locatelli (I)	Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
60	Michael van der Mark (NL)	RoKit BMW Motorrad WorldSBK	BMW M 1000 RR
65	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
66	Tom Sykes (GB)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-10RR
76	Loris Baz (F)	Bonovo Action BMW	BMW M 1000 RR
77	Dominique Aegerter (CH)	GYTR GRT Yamaha World SBK	Yamaha YZF-R1
87	Remy Gardner (AUS)	GYTR GRT Yamaha World SBK	Yamaha YZF-R1
97	Xavi Vierge (E)	Team HRC	Honda CBR 1000 RR-R

DIE TEILNEHMER DER SUPERBIKE-WM 2023

Supersport

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
3	Raffaele De Rosa (I)	Orelac Racing Verdnatura	Ducati Panigale V2
4	Harry Truelove (GB)	Dynavolt Triumph	Triumph St. Tr. RS 765
7	Tom Edwards (AUS)	YART Yamaha WorldSSP Team	Yamaha YZF-R6
9	Jorge Navarro (E)	Ten Kate Racing Yamaha	Yamaha YZF-R6
11	Nicolò Bulega (I)	Aruba Racing WorldSSP Team	Ducati Panigale V2
16	Yuta Okaya (J)*	Prodina Kawasaki Racing WorldSSP	Kawasaki ZX-6R
17	John McPhee (GB)	Vince644 by Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
19	Andrea Mantovani (I)	Evan Bros. WorldSSP Yamaha Team	Yamaha YZF-R6
22	Federico Fuligni (I)*	Orelac Racing Verdnatura	Ducati Panigale V2
23	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta F3 800 RR
27	Álvaro Diaz (E)*	Arco Arti Yamaha WorldSSP	Yamaha YZF-R6
28	Glenn van Straalen (NL)	EAB Racing Team	Yamaha YZF-R6
29	Nicholas Spinelli (I)	VFT Racing Yamaha	Yamaha YZF-R6
32	Oliver Bayliss (AUS)	D34G Racing	Ducati Panigale V2
39	Apiwath Wongthananon (T)	Yamaha Thailand Racing Team	Yamaha YZF-R6
51	Anupab Sarmoon (T)	Yamaha Thailand Racing Team	Yamaha YZF-R6
54	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta F3 800 RR
55	Yari Montell (I)	Barni Spark Racing Team	Ducati Panigale V2
61	Can Öncü (TR)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
62	Stefano Manzi (I)	Ten Kate Racing Yamaha	Yamaha YZF-R6
64	Federico Caricasulo (I)	Althea Racing	Ducati Panigale V2
66	Niki Tuuli (FIN)	Dynavolt Triumph	Triumph St. Tr. RS 765
68	Luke Power (GB)*	Motozoo Racing by Puccetti	Kawasaki ZX-6R
69	Tom Booth-Amos (GB)*	Motozoo Racing by Puccetti	Kawasaki ZX-6R
73	Maximilian Kofler (A)*	D34G Racing	Ducati Panigale V2
77	Adam Norrodin (MAL)	MIE – MS Racing Honda Team	Honda CBR 600 RR
94	Valentin Debise (F)	GMT94 Yamaha	Yamaha YZF-R6
95	Terran Mackenzie (GB)	MIE – MS Racing Honda Team	Honda CBR 600 RR
98	Maiki Abé (J)	VFT Racing Yamaha	Yamaha YZF-R6
99	Adrian Huertas (E)	MTM Kawasaki	Kawasaki ZX-6R

* WorldSSP Challenge

Supersport 300

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
6	Jeffrey Buis (NL)	MTM Kawasaki	Kawasaki Ninja 400
7	Loris Veneman (NL)	MTM Kawasaki	Kawasaki Ninja 400
12	Humberto Maier (BR)	Yamaha MS Racing – Team Brasil	Yamaha YZF-R3
13	Devis Bergamini (I)	ProGP Racing	Yamaha YZF-R3
17	Ruben Bijman (NL)	Arco Motor University Team	Yamaha YZF-R3
23	Samuel Di Sora (F)	Prodina Kawasaki Racing WorldSSP300	Kawasaki Ninja 400
25	Mattia Martella (I)	Prodina Kawasaki Racing WorldSSP300	Kawasaki Ninja 400
26	Mirko Gennai (I)	Team BRcorse	Yamaha YZF-R3
28	Lennox Lehmann (D)	Freudenberg KTM – Paligo Racing	KTM RC 390 R
34	Eitan Gras Cordon (ROU)	Sublime Racing by MS Racing	Yamaha YZF-R3
35	Yeray Saiz Márquez (E)	Accolade Smrz Racing	Kawasaki Ninja 400
39	Enzo Valentim (BR)	Yamaha MS Racing – Team Brasil	Yamaha YZF-R3
41	Raffaele Tragni (I)	AG Motorsport Italia Yamaha	Yamaha YZF-R3
45	Clement Rouge (F)	Sublime Racing by MS Racing	Yamaha YZF-R3
47	Fenton Seabright (GB)	Kawasaki GP Project	Kawasaki Ninja 400
48	Julio García (E)	Team Flembbo – PI Performances	Kawasaki Ninja 400
51	Juan Pablo Uriostegui (MEX)	Team#109 Kawasaki	Kawasaki Ninja 400
53	Petr Svoboda (CZ)	Füsport – RT Motorsport by SKM-Kawasaki	Kawasaki Ninja 400
59	Alessandro Zanca (I)	Team#109 Kawasaki	Kawasaki Ninja 400
60	Dirk Geiger (D)	Freudenberg KTM – Paligo Racing	KTM RC 390 R
69	Troy Alberto (RP)	Füsport – RT Motorsport by SKM-Kawasaki	Kawasaki Ninja 400
73	José Luis Pérez Gonzáles (E)	Accolade Smrz Racing	Kawasaki Ninja 400
77	José Manuel Osuna Saez (E)	Deza – Box 77 Racing Team	Kawasaki Ninja 400
80	Gabrielle Mastroluca (I)	Arco Motor University Team	Yamaha YZF-R3
81	Ioannis Peristeras (GR)	ProGP Racing	Yamaha YZF-R3
85	Kevin Sabatucci (I)	Team Flembbo – PI Performances	Kawasaki Ninja 400
88	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki GP Project	Kawasaki Ninja 400
91	Matteo Vannucci (I)	AG Motorsport Italia Yamaha	Yamaha YZF-R3
93	Marco Gaggi (I)	Team BRcorse	Yamaha YZF-R3
98	Shengjunjie Zhou (CHN)	China Racing Team	Kove 312RR

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Endurance-WM

Jetzt erst recht!

Obwohl sich Suzuki werksmäßig aus dem Rennsport zurückgezogen hat, machen Yoshimura und SERT ihr gemeinsames Projekt weiter. Sie wollen ihren WM-Titel zurückerobern.

Von: **Imre Paulovits**

Werksrückzug hin oder her, das japanisch-französische Yoshimura-SERT-Team bereitet sich mit voller Kraft auf die Endurance-WM-Saison vor, wo es den an F.C.C.-TSR-Honda verlorenen Titel zurückerobern will. Dabei setzt Teamdirektor Yohei Kato auf Sylvain Guintoli, der nun keine Testfahreraufgaben mehr für das Suzuki-MotoGP-Team hat und sich so voll auf die Endurance-WM konzentrieren kann. „Ich sehe Guintoli als das Rückgrat des Teams, er hat sehr viel Erfahrung, und er ist überall konstant schnell“, so Kato. „Mit Gregg Black und Étienne Masson haben wir aber auch zwei weitere sehr schnelle und erfahrene Fahrer, dazu eine sehr erfahrene Mannschaft. Wir wollen die Suzuki GSX-R 1000 R wieder ganz nach oben bringen.“

Guintoli sieht seine Aufgabe nun voll in der Endurance-WM. „Nach den Erfolgen 2021 und 22 bin ich sehr froh, dass wir mit Yoshimura, SERT und Motul weitermachen. Es ist schön, dass ich meine Karriere so fortsetzen kann, und ich sehe den Herausforderungen entgegen. Das Ziel muss sein, bei jeder Veranstaltung um den Sieg zu fahren und unsere Nummer-1-Tafel zurückzuerobern. Ich kann es kaum erwarten, in Le Mans mit meinen Teamkollegen loszulegen.“ ■

SWIDEREK

Sylvain Guintoli auf der Yoshimura-SERT-GSX-R: Titel zurückerobern

Superbike-WM

Öttl fährt in Valencia

Philipp Öttl hat sein Wintertraining aufgenommen. In der letzten Woche fuhr er nicht weniger als sechs Tage in Valencia mit seiner Trainings-Panigale-V4.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl unternimmt alles, dass seine Formkurve in der Superbike-WM auch weiter nach oben zeigt. Er ist bereits den ganzen Januar in Spanien, und in der letzten Woche fuhr er nicht weniger als sechs Tage in Valencia. Drei Tage beim Speer-Training und drei bei Bike Promotion. Dabei hat der 26-Jährige das gleiche Trainingsmotorrad zur Verfügung wie letztes Jahr; es ist die Panigale V4 S, die 2021 für Scott Redding zu Trainingszwecken aufgebaut wurde. Öttl hatte prominente Sparringspartner, denn die MotoGP-Piloten Johann Zarco und Álex Rins waren ebenfalls mit ihren Trainingsmotorrädern auf der Strecke, und so gab es gute Referenzen. Auch Patrick Hobelsberger trainierte mit seiner BMW. Diese Woche verbringt Öttl komplett in Valencia und wird mit dem Mountainbike und mit dem Motocross-Motorrad weitertrainieren, nächsten Samstag muss er zur Teamvorstellung nach Italien. Und danach gehen am 25. Januar in Jerez bereits die Tests für die diesjährige Superbike-WM-Saison los. ■

ÖTTL

Philipp Öttl: Sechs Tage Training mit Johann Zarco und Álex Rins in Valencia

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Nach seiner etwas unglücklichen Debüt-Saison in der Supersport-WM wird Maximilian Kofler dieses Jahr als Teamkollege von Oli Bayliss in der Mannschaft von Ex-Ducati-Werkspilot Davide Giugliano die europäischen Supersport-WM-Läufe fahren.

SUPERSPORT-WM

In der Starterliste der Supersport-WM kehrt ein berühmter Name zurück: Maiki Abé ist der 17-jährige Sohn des 2007 bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommenen 500er-GP-Siegers Norifumi Abé. Sein Großvater Mitsuo, ein berühmter japanischer Auto-Race-Veteran (eine Art Speedway auf Asphalt), der bereits die Karriere von Norifumi unterstützt hat, hilft auch Maiki. Zusammen waren sie letztes Jahr auf der Ranch von Valentino Rossi; nun ist Maiki im VFT-Yamaha-Team von Nicholas Spinelli untergekommen.

IDM SUPERBIKE

Nach über einem Jahr Verletzungspause zieht es Marco Fetz zurück in die IDM. Die Rückkehr ins Wilbers-Team war geplant, doch weil sich die Mannschaft zurückgezogen hat, sucht er eine andere Lösung. „Mein Bein ist okay. Ich bin zwar noch nicht hundertprozentig fit, kann aber schon wieder alles machen, vom MTB-Training bis zum Pitbikefahren“, sagt Fetz, der am 1. August 2021 in Assen in einen Unfall verwickelt wurde, dessen Folge ein Oberschenkelbruch mit Muskelschädigung war. „Wir versuchen, ein eigenes Team auf die Beine zu stellen. Jetzt sieht es so aus, als ob es auch 2023 bei BMW bleibt. Es wird wohl darauf hinauslaufen, dass wir mein Wilbers-Motorrad käuflich erwerben“, zeigt sich Fetz optimistisch.

IDM

In der IDM Superbike wird es eine neue Preisobergrenze für die Kit-Elektronik geben.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Trotz vieler Fehler siegte Billy Bolt auch in Sachsen

PAIRAN

Der Gigant wankt ...

Billy Bolt ist beim zweiten Lauf zur SuperEnduro-Weltmeisterschaft in Riesa weder angezählt worden noch gefallen. Der Titelverteidiger musste aber einen Laufsieg abgeben und ansonsten mit mehr Gegenwind kämpfen, als ihm lieb war.

Von: **Robert Pairan**

Allerdings hatte der Husqvarna-Fahrer schon vor dem Wettbewerb gemeint, dass der anspruchsvolle, technische Parcours nicht seine Lieblingsstrecke sei. Der Abend begann für ihn aber durchaus planmäßig mit der Überlegenheit bei der Superpole, wo der Brite auf der schnellen Runde seiner Konkurrenz eineinhalb Sekunden abnahm und auch die ersten drei WM-Punkte kassierte.

Doch schon im ersten Lauf lief nicht alles nach Plan. Da konnte plötzlich Jonny Walker für über eine Runde die Spitze übernehmen, und Bolt mühte sich einige Zeit, bis er wieder vorbeikam.

Im zweiten Lauf, mit der umgekehrten Startaufstellung, brauchte Bolt zwei Runden an die Spitze, um direkt neben Walker die Ziellinie zu überspringen. Beide Fahrer kollidierten in der abschließenden Sandkurve: „Ich wollte mit aller Gewalt verhindern, dass Bolt an mir vorbeiging. Aber ich bin zuerst auf dem Boden gelandet“, entschuldigte sich Walker anschließend.

Bolt war schnell wieder auf den Beinen und hatte sich eine Runde später die Führung erkämpft. Doch obwohl er sich einen komfortablen Vorsprung herausgefahren hatte, fiel er durch einen Sturz in der vorletzten Runde auf den vierten Platz zurück.

Bolt: Viele dumme Fehler

Er kämpfte hart und überquerte die Ziellinie sogar noch als Dritter, unmittelbar hinter Taddy Blazusiak, der sich wieder in der Spitze der WM zurückmeldete. Und das, obwohl der Pole immer noch an einer Schulterverletzung laboriert, die er von der US-Endurocross-Serie mitgebracht hat.

Im letzten Lauf kam Bolt als Dritter vom Start weg, übernahm aber in Runde 1 die Führung. Er stürzte dann aber erneut am steinigen Anstieg der Brücke. Ein weiterer Sturz warf ihn auf den dritten Platz zurück. Er kämpfte sich auf den zweiten Platz vor und hatte drei Runden vor Schluss einen Rückstand von fünf Sekunden auf den Führenden Walker. Doch eine Runde später hatte er mit Walker gleichgezogen und übernahm eine Runde vor Schluss die Führung bis ins Ziel. „Ich habe mir das Leben heute Abend selbst schwergemacht, aber ich bin froh, dass ich am Ende gewonnen habe. Es war die ganze Nacht ziemlich hektisch auf der Strecke, und um ehrlich zu sein, habe ich zu viele dumme Fehler gemacht, obwohl der Speed da war. Vielleicht ging es heute Abend darum, die Weihnachtspause abzuschütteln, aber ich habe das Gefühl, dass ich mich für die dritte Runde in Budapest noch verbessern kann“, bekannte Bolt freimütig.

Doch Walker hatte an diesem Abend vor ausverkauftem Haus gezeigt, dass Bolt nicht unschlagbar ist, zumal der Beta-Fahrer auch noch den Holeshot-Award gewann, der ihn als schnellsten Starter des Abends auszeichnete.

Nicht am Start war der Deutsche Tim Apolle, der sich am Nachmittag bei einem Sturz im Zeittraining das Knie so schmerzhaft verletzte, dass er am Abend nicht mehr antreten konnte.

SUPERENDURO-WM

Riesa (D), 7. Januar

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1-3-1
2.	Jonny Walker (GB), Beta	2-1-2
3.	Taddy Blazusiak (PL), GasGas	7-2-3
4.	Cody Webb (USA), Sherco	3-4-5
5.	Alfredo Gomez (E), Rieju	4-6-4
6.	William Hoare (GB), GasGas	5-5-8
7.	Dominik Olszowy (PL), GasGas	6-7-6
8.	Cooper Abbott (USA), Sherco	10-8-7
9.	Diogo Vieira (P), GasGas	8-9-9
10.	Eddie Karlsson (S), KTM	9-11-11

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 5 Läufen

1.	Billy Bolt	121 Punkte
2.	Jonny Walker	107
3.	Taddy Blazusiak	84
4.	Cody Webb	82
5.	Alfredo Gomez	66
6.	Cooper Abbott	54
7.	William Hoare	52
8.	Dominik Olszowy	46
9.	Eddie Karlsson	39
12.	Tim Apolle (D), Beta	28

PAIRAN

Technik versagte: Milan Schmüser

Kein Glück für Schmüser

Bei den Junioren kämpfte der deutsche Fahrer Milan Schmüser letztlich mehr mit den Tücken der Technik als mit der Konkurrenz. Nachdem es schon im Training immer wieder zu Aussetzern und dem gefürchteten Ausploppen des Viertakters gekommen war, tauschte Schmüser zwar noch die Steuerungseinheit, doch am Ende waren die Probleme wieder da. Zwar konnte er den ersten Lauf gewinnen, doch dann stand das Motorrad unfreiwillig immer wieder mal still. Am Ende reichte es so nur für den dritten Gesamtrang, und auch in der Junioren-WM rutschte Schmüser ausgerechnet bei seinem Heim-GP auf den dritten Platz zurück. Der Tagessieg ging an den erst 16-jährigen Ashton Brightmore aus England. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Erster Finalstart: Musquin (#25) vor Sexton (#23) und Roczen in Gelb (#94)

ALIGN MEDIA

Platz 5 in Gelb

Topfavorit Eli Tomac (Yamaha) hatte beim spektakulären Auftaktrennen der US-Supercrossmeisterschaft in Anaheim die Nase vorn. Die Plätze in einem Finale ohne Atempause belegten Cooper Webb (KTM) und Honda-Pilot Chase Sexton. Der Thüringer Ken Roczen fuhr beim Suzuki-Debüt auf einen guten fünften Platz.

Von: **Frank Quatember**

Für Eli Tomac war es ein ganz besonderer Abend im ausverkauften Angel Stadium. Der 30-jährige Multi-Champion zeigte sich ob seines ersten Sieges beim traditionellen Auftakt in Anaheim nach zehn Jahren 450er-Karriere ungewohnt aufgedreht. „Was für ein wildes Rennen! Meine neue Yamaha ging fantastisch, ich war topfit, und das war auch nötig bei dieser extrem schweren Strecke. Für mich ist Anaheim 1 etwas Magisches, das Stadion ist voll, alle Fahrer sind voller Energie, und der Hype ist riesig. Dass ich mittendrin gestürzt bin, hat mich einiges an Kraft und Nerven gekostet. Ich hatte das Podium im Blick, aber dann lief es so gut, und ich wollte mehr."

Als das Gatter zum letzten Rennen des Abends fiel, schoss der neue Honda-Werksfahrer Colt Nichols zum Holeshot, wurde aber umgehend von GasGas-Pilot Justin Barcia gekontert. Im Windschatten von „BamBam" machten Tomac und der ebenfalls super gestartete Roczen enorm Druck. Sekunden, nachdem der klar schnellere Tomac die Führung übernommen hatte, flog Barcia hart von der Strecke, und Roczen erbte kampflos Platz 2. Doch die Luft wurde für ihn Minute für Minute dünner: Husky-Pilot Malcolm Stewart setzte Kenny nun heftig zu. Das spektakuläre Duell auf Messers Schneide gewann der jüngere der Stewart-Brüder, Roczen entging dabei nur um Millimeter einem Sturz und musste auch Mitfavorit Chase Sexton passieren lassen. Bei Rennhälfte verlor Spitzenreiter Tomac bei einem relativ leichten Sprung die Kontrolle, und die Karten wurden neu gemischt. Stewart schnupperte nun an seinem ersten 450er-Sieg, doch Sexton kämpfte sich Runde für Runde näher an die Husqvarna heran und übernahm mit einem harten Blockpass die Spitze. Nun bekam Tomac die zweite Luft, ließ die Yamaha fliegen und passierte wie entfesselt zunächst Stewart und kurz darauf Sexton. Sekunden später riskierte der Husqvarna-Pilot zu viel, überschlug sich in einer Kombination spektakulär und schied aus.

Das Rennen war aber noch nicht vorüber. Die schlecht gestarteten Mitfavoriten Ferrandis (Yamaha) und Webb (KTM) mischten kurz vor Ultimo im Kampf um das Podium mit. Last-Minute-Man Webb machte seinem Namen alle Ehre und knackte mit hohem Risiko zunächst den Franzosen und im Anschluss auch noch den strauchelnden Sexton. ■

YAMAHA

Mann des Tages: Eli Tomac

SUPERCROSS

Anaheim (USA), 7. Januar

1.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Chase Sexton (USA)	Honda
4.	Dylan Ferrandis (USA)	Yamaha
5.	Ken Roczen (D)	Suzuki
6.	Colt Nichols (USA)	Honda
7.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
8.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
9.	Adam Ciancarulo (USA)	Kawasaki
10.	Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
11.	Justin Barcia (USA)	GasGas
12.	Marvin Musquin (F)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	26 Punkte
2.	Cooper Webb	23
3.	Chase Sexton	21
4.	Dylan Ferrandis	19
5.	Ken Roczen	18
6.	Colt Nichols	17
7.	Jason Anderson	16
8.	Aaron Plessinger	15
9.	Adam Ciancarulo	14
10.	Joey Savatgy	13
11.	Justin Barcia	12
12.	Marvin Musquin	11

NACHRICHTEN

KEIN GP HEERENVEEN

Der niederländische Veranstalter hat den zweiten Eisspeedway-GP in Heerenveen, geplant für 1./2. April, nun endgültig abgesagt. Die explodierten Energiepreise lassen eine wirtschaftliche Durchführung nicht zu. Damit gibt es, wie 2021, nur eine WM-Finalveranstaltung: am 18./19. März in Inzell. Tickets dafür gibt es noch über www.dmv-eisspeedway.de.

BOGDANOV ZWEIMAL GESCHLAGEN

Beim dritten und vierten Lauf zur russischen Eisspeedway-Einzelmeisterschaft in Kamensk Uralskij wurde der Doppelsieger der ersten Läufe in Togliatti geschlagen: Nikita Bogdanov kam am 4. und 5. Januar jeweils auf Platz 2, am Mittwoch hinter Igor Kononov, am Mittwoch hinter 2021er-Weltmeister Dinar Valeev. Nach vier von zehn Läufen hat der Youngster aus Ufa (55 Punkte) nur noch zwei Punkte Vorsprung auf Kononov (53). Dritter ist Valeev (52) vor Dmitry Solyannikov (43) und dem vierfachen Weltmeister Daniil Iwanov (43).

MITTELHANDBRUCH BEI HANS WEBER

Die schwedische Eisspeedway-Liga startete gleich dreifach in die Saison: Am Freitag in Östersund, Samstag in Strömsund und Sonntag in Örnsköldsvik fuhren fünf Teams mit reichlich deutschsprachiger Beteiligung. Dreimal gewann Örnsköldsvik (Haarahiltunen/Stefan u. Niclas Svensson) vor Strömsund (Franz Zorn/Hans Weber) und dem deutschen Inn Isar Racing Team (Markus Jell/Josef Kreuzberger). Den stärksten Eindruck hinterließen Luca Bauer (Gävle), Weltmeister Haarahiltunen, Franky Zorn und Markus Jell. In Örnsköldsvik kamen, von Niclas Svensson ausgelöst, Zorn und Weber zu Sturz. Hans Weber zog sich einen Mittelhandbruch an der linken Hand zu.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi

RS6 Performance, 89800 km, 605 PS, schwarz, gepflegtes schonend bewegtes Fahrzeug. Einziger Fahrer! VB 67.000,- €. Tel. 0177/3297938

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59589

BMW

2002 BMW Z8, erst 65.900 km, schwarz schwarz, Alpina-Felgen! € 227.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

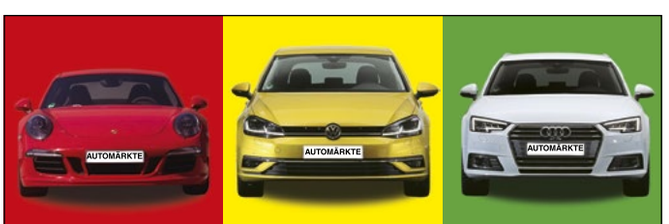
Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

BMW Alpina

2015 BMW Alpina B6 Biturbo Coupé, Edition 50, erst 18.000 km, B&O Soundsystem, Vollleder, sehr gepflegt! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Ferrari

2008 Ferrari 612 Scaglietti OTO, erst 42.800 km, Grigio Ingrid, Scheckheft, Panoramaglasdach, F1-Schaltung, € 139.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen →

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

1972 Maserati Bora, einer von 571 Stück, Matching No., außergewöhnlicher Zustand! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Mercedes

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59606

1989 Mercedes 300 SL, erst 76.521 km, 2. Hand, MB-Scheckheftgepflegt, Hardtop, seltene und gesuchte Farbgebung! € 72.700,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

AMG GLE 53 4M+*PANO*AHK*21Z*360°*, EZ 07/2022, 5000 km, 320 kW (435 PS), MANUFAKTUR diamantweiß bright, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 111.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Friedrichshafener Str. 23, 14772 Brandenburg, Tel. 03381/81159985 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59596

MB G 350 d Automatik Limited Edition, Bj. 04/2018, 245 PS, 42000 km, 1. Hd., unf.fr., SD, Navi, Tel. mit Freisprech, AHK, Rückf.-Kam., designo moccaschw.-met., designo Leder sattelbraun, VB 95.800,– €, v. Priv. krankheitsh. abzugeben. 07361/49844 oder 0151/828446, r.brabandt@gmx.de

Porsche

1961 Porsche Master 418, 2. Hand, Schnellganggetriebe, Pappdeckelbrief, top restauriertes Original! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

991 Coupé PDK, 09/2018, 18.500 km, 1. Hd., 272 kW (370 PS), racinggelb, schwarz, neuwertig, Garantie, 106.500,- € + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59607

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

www.Rennsportshop.com

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen
- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

1966 Porsche 911 S, einer der Ersten, dt. Fahrzeug, Matching No. & Colours, Vollrestauriert. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Renn/Rallye

sehäfer RENNAUSPUFFANLAGEN TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

SCHARF und SCHNELL: www.CATCAMS.BE TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR [VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL [SAE 4340, geschmiedet]

Jetzt online abonnieren! MOTOR SPORT aktuell Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl! www.motorsport-aktuell.com/abo

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW

1940/44 VW Typ 128 / 166 Schwimmwagen, nur echt! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKW's, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de Rennkasko Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 5/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

AUDI

Auf den Spuren des Vaters: Carlos Sainz junior nutzte den Besuch bei der Dakar für eine Sitzprobe im Audi-Wüstenschiff

Fundierte Arbeit

Sonderheft Saisonrückblick
MSa 53/2022

Das Sonderheft möchte ich zum Anlass nehmen, mich für Ihre stets fundierte und informative Berichterstattung zu bedanken. Ihre Zeitschrift ist für mich seit Mitte der 1970er-Jahre als Begleitung meines Motorsport-Hobbys nicht wegzudenken. Jeden Mittwoch entnehme ich mit Freude das neue Heft dem Briefkasten. Dies wird auch so bleiben, solange uns die verordnete Elektrifizierung nicht überrollt.

Dietmar Rischen
D-71665 Vaihingen

Früher besser?

Interview mit Toni Mang
MSa 1–3/2023

Die Meinung von Toni Mang kann ich ganz und gar nicht nachvollziehen. Die WM sei technisch nicht mehr so interessant, so sein Kommentar. Wenn er dies nur auf die Moto3 und Moto2 bezieht, so mag er vielleicht recht haben, nicht so in der MotoGP, wo sämtliche Experten zu Recht kritisieren, dass die Technologie heute schon zu weit geht.

Was würde passieren, wenn man in der Moto3 und Moto2 ein freizügiges Regelwerk einführen würde? Die Kosten würden durch die Decke gehen, da Werksteams mit riesigem Aufwand einsteigen würden, sodass nurmehr ein kleiner Kreis um die vorderen Plätze mitfahren würde. War es nicht auch so, dass zu Mangs Zeiten nur ein kleines Häuflein um Siege kämpfte? Die Kawasaki war damals mit einem genialen Machaniker wie Sepp Schlögl das Maß aller Dinge. Heutzutage reicht ein einziger Mann nicht mehr, um Fortschritte zu erzielen. Die Zweitakter waren einfache Motoren, die auch gute private Schrauber im Griff hatten. Heute läuft ohne Laptop gar nichts mehr. In den Zeiten von Toni waren die 125er-, 250er- und 350er-Klassen bei Weitem nicht so hart umkämpft wie heute die Moto3 beziehungsweise Moto2.

Man sollte nicht immer das Argument verwenden: Früher war alles besser. Auch macht sich Toni Mang bei Oldtimer-Rennen immer sehr rar, während sich seine Kollegen von früher bei solchen Events nicht zweimal bitten lassen.

Johann Kneissl
A-8786 Rottenmann

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

05. März 2023: Freies Fahren in Hockenheim (Pkw und Rennwagen)
19. März 2023: Freies Fahren Nürburgring GP (Pkw und Rennwagen)
18. April 2023: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April 2023: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 11. Januar		
21.00	F1-Klassiker, Barcelona 2003	Sky Sport F1*
Donnerstag, 12. Januar		
00.30	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
21.00	F1-Klassiker, Monte Carlo 2006	Sky Sport F1*
21.15	Supercars 2022, Saisonrückblick	Sport 1+*
Freitag, 13. Januar		
ab 18.00	F1-Klassiker, Spa 1988 & 1992 (Zus.)	Sky Sport F1*
20.30	F1, Barcelona 2016 (1. Verstappen-Sieg)	Sky Sport F1*
Samstag, 14. Januar		
00.30	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
ab 13.25	Div. Motorrad-Offroad-Events (bis 16.15)	Motorvision TV*
17.00	FIA Motorsport Games 2022, Highlights	Sky Sport F1*
20.25	Formel E Mexico City, Rennen **LIVE**	Pro 7
20.50	Formel E Mexico City, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
20.55	Formel E Mexico City, Rennen **LIVE**	ORF Sport+*
21.00	Formel 1 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
Sonntag, 15. Januar		
00.30	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
ab 06.55	Div. IMSA-Rennen 2022 (bis 17.50)	Motorvision TV*
08.30	24h-Rennen Spa 2022, Highlights	Sky Sport F1*
ab 13.00	GTWC Sprint & End. 2022, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
23.00	Rallye Dakar, Highlights des Finaltages	Eurosport 1
Montag, 16. Januar		
ab 18.00	F1-Klassiker, Spa 1995/Las Vegas 1981 (Z.)	Sky Sport F1*
Dienstag, 17. Januar		
21.00	F1-Klassiker, Nürburgring 1999	Sky Sport F1*
21.30	Formel E Mexico City, Rennen (Wh.)	Eurosport 2*
22.30	Rallye Dakar, Highlights	Eurosport 1

Livestream/Internet

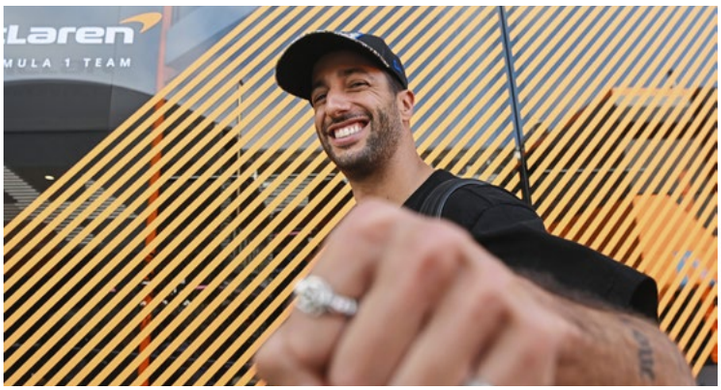
Freitag, 13. Januar		
11.00	24h von Dubai, Qualifying **LIVE**	YouTube
ca. 14.00	Formula Regional Dubai, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
15.00	24h von Dubai, Nacht-Training **LIVE**	YouTube
16.10	24h von Dubai, Nacht-Qualifying **LIVE**	YouTube
23.20	Formel E Mexico City, FP1 **LIVE**	ran.de
Samstag, 14. Januar		
ca. 07.20	Formula Regional Dubai, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 10.10	Formula Regional Dubai, 3. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 11.30	24h von Dubai, Rennen **LIVE**	YouTube
14.20	Formel E Mexico City, FP2 **LIVE**	ran.de
16.25	Formel E Mexico City, Qualifying **LIVE**	ran.de
20.25	Formel E Mexico City, Rennen **LIVE**	ran.de
20.30	US-Supercross, Oakland **LIVE** www.supercrosslive.com*	

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
31.12.–15.01.	Rally-Raid-WM, Dakar-Rallye	KSA
13./14.01.	Trophée Andros, Tignes **– abgesagt –**	F
14.01.	Formel E, Mexico City	MEX
14./15.01.	24h Series, 24h Dubai (+ Formula Regional)	UAE
14./15.01.	GT Winter Series, Estoril	P
Motorrad		
31.12.–15.01.	Rallye-WM, Dakar-Rallye	KSA
13.-15.01.	Supercross, Dortmund	D
14.01.	US-Supercross, Oakland	USA

Vorschau



MOTORSPORT IMAGES

Formel-1-Interview: Warum ist Daniel Ricciardo bei McLaren gescheitert?

MOTORSPORT IMAGES

Formel-E-Auftakt: Das erste Rennen einer neuen Ära in Mexiko

CREVENTIC

24h-Rennen in Dubai: Die GT-Szene meldet sich aus dem Winterschlaf zurück

RED BULL

Rallye Dakar: Dünen-Action in der letzten Dakar-Woche auf zwei und vier Rädern

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Autos lieben LIQUI MOLY

LIQUI MOLY

Mit Vollgas in der Erfolgsspur! LIQUI MOLY lässt Motorherzen höher schlagen und beruhigt den Puls der Autofans. Wohl deshalb wählten uns 2022 die Leserinnen und Leser der führenden Automagazine Deutschlands erneut zur Schmierstoffmarke Nr. 1. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 12. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Herzlichen Dank!

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN – Ausgabe 16/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 07/22 auto motor sport – Ausgabe 7/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 06/22 Motor Klassik – Ausgabe 6/2022

Auto Zeitung TOP MARKE 2022 GOLD Schmierstoffe – Ausgabe 4/2022

Auto Zeitung TOP MARKE 2022 SILBER Pflegemittel – Ausgabe 4/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell – Ausgabe 17/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE MOTORRAD Öle/Schmierstoffe Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell – Ausgabe 17/2022

MOTORRAD BEST BRAND 2022 Kategorie: Öle/Schmiermittel – Ausgabe 9/2022

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:

Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2022" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ E498
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor, Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter motorpresse@datenschutzanfrage.de möglich. Jede Person kann nur einmal teilnehmen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Wir behalten uns die Veröffentlichung von Name und Wohnort der Gewinner in unseren Medien vor. Im Gewinnfall werden Ihre Adressdaten gegebenenfalls zur Gewinneinlösung an das Unternehmen weitergeleitet, von dem der Sachpreis bezogen wurde. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Nähere Informationen dazu finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

RACER DES JAHRES 2022 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A____ Formel 1 B____ Formel-sport C____ Prototypen D____ GT-Sport international E____ GT-Sport national F____ Langstrecke Nürburgring G____ Rallye H____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J ________ Sonderpreis K ________

Modelle L____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS M____ GT-Fahrzeuge über 500 PS N____ Rallye O____ Tourenwagen bis 350 PS P____ Tourenwagen über 350 PS Q____ Markenpokale

- Folgende Firmen sind zum Teil im Motorsport engagiert.
Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge ☐ AP Racing ☐ ATE ☐ Brembo ☐ EBC ☐ Endless ☐ Ferodo ☐ Hella Pagid ☐ Jurid ☐ Lucas/TRW ☐ Mov'it ☐ OMP ☐ PFC ☐ Sparco ☐ Tarox ☐ Textar
Sport-Auspuff-anlagen ☐ Akrapovic ☐ Bastuck ☐ Bosi ☐ Eisenmann ☐ HJS ☐ Milltek ☐ Powersprint Racing ☐ Remus ☐ Sebring ☐ Supersprint
Sportfahrwerke ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF
Federn ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Vogtland
Gewindefahrwerke ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF/Sachs
Sportsitze ☐ ASS ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Renato ☐ Sparco
Helme ☐ Arai ☐ Bell ☐ HANS ☐ OMP ☐ Schuberth ☐ Sparco ☐ Stilo
Öle/Schmier-stoffe ☐ Aral ☐ BP ☐ Castrol ☐ Divinol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Eurolub ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motul ☐ OMV ☐ Profi-Car ☐ Ravenol ☐ Rowe ☐ Shell ☐ Tamoil ☐ Total ☐ Valvoline
Felgen ☐ AEZ ☐ Alutec ☐ Antera ☐ ATS ☐ Barracuda ☐ BBS ☐ Borbet ☐ Fuchs ☐ OZ ☐ Motec ☐ Rial ☐ Ronal
Zündkerzen ☐ Beru ☐ Bosch ☐ Champion ☐ Denso ☐ NGK
Pflegemittel ☐ A1/P21S/Dr. Wack ☐ Arexons ☐ Armor all ☐ Cairbon ☐ Caramba ☐ Dursol ☐ Kärcher ☐ Koch-Chemie ☐ Liqui Moly ☐ Meguiars ☐ Motul ☐ Nigrin ☐ Profi-Car ☐ PS Profipflege ☐ Sonax
Filter ☐ BMC ☐ Bosch ☐ Hengst ☐ K&N ☐ Knecht ☐ Mahle ☐ MANN-FILTER ☐ raid
Rennsitze/-schalen ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Sabelt ☐ Sparco
Straßenreifen/ Rennreifen (bitte getrennt eintragen) ☐☐ Apollo ☐☐ Avon ☐☐ BF Goodrich ☐☐ Bridgestone ☐☐ Continental ☐☐ Dunlop ☐☐ Falken ☐☐ Fulda ☐☐ Giti ☐☐ Goodyear ☐☐ Hankook ☐☐ Kumho ☐☐ Michelin ☐☐ Nankang ☐☐ Nexen ☐☐ Nokian ☐☐ Pirelli ☐☐ Toyo ☐☐ Uniroyal ☐☐ Vredestein ☐☐ Yokohama

- Und welche Produktbereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?
☐ Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge ☐ Sport-Auspuffanlagen ☐ Sportfahrwerke ☐ Federn
☐ Gewindefahrwerke ☐ Sportsitze ☐ Helme ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Felgen ☐ Zündkerzen
☐ Pflegemittel ☐ Filter ☐ Rennsitze/-schalen ☐ Straßenreifen ☐ Rennreifen

- Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Autos, Motorräder oder Motorsport unterhalten?
______ mal privat ______ mal beruflich

RACER DES JAHRES 2022 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A____ Formel 1 B____ Formel-sport C____ Prototypen D____ GT-Sport international E____ GT-Sport national F____ Langstrecke Nürburgring G____ Rallye H____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J ________ Sonderpreis K ________

Modelle L____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS M____ GT-Fahrzeuge über 500 PS N____ Rallye O____ Tourenwagen bis 350 PS P____ Tourenwagen über 350 PS Q____ Markenpokale

- Folgende Firmen sind zum Teil im Motorsport engagiert.
Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge ☐ AP Racing ☐ ATE ☐ Brembo ☐ EBC ☐ Endless ☐ Ferodo ☐ Hella Pagid ☐ Jurid ☐ Lucas/TRW ☐ Mov'it ☐ OMP ☐ PFC ☐ Sparco ☐ Tarox ☐ Textar
Sport-Auspuff-anlagen ☐ Akrapovic ☐ Bastuck ☐ Bosi ☐ Eisenmann ☐ HJS ☐ Milltek ☐ Powersprint Racing ☐ Remus ☐ Sebring ☐ Supersprint
Sportfahrwerke ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF
Federn ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Vogtland
Gewindefahrwerke ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF/Sachs
Sportsitze ☐ ASS ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Renato ☐ Sparco
Helme ☐ Arai ☐ Bell ☐ HANS ☐ OMP ☐ Schuberth ☐ Sparco ☐ Stilo
Öle/Schmier-stoffe ☐ Aral ☐ BP ☐ Castrol ☐ Divinol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Eurolub ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motul ☐ OMV ☐ Profi-Car ☐ Ravenol ☐ Rowe ☐ Shell ☐ Tamoil ☐ Total ☐ Valvoline
Felgen ☐ AEZ ☐ Alutec ☐ Antera ☐ ATS ☐ Barracuda ☐ BBS ☐ Borbet ☐ Fuchs ☐ OZ ☐ Motec ☐ Rial ☐ Ronal
Zündkerzen ☐ Beru ☐ Bosch ☐ Champion ☐ Denso ☐ NGK
Pflegemittel ☐ A1/P21S/Dr. Wack ☐ Arexons ☐ Armor all ☐ Cairbon ☐ Caramba ☐ Dursol ☐ Kärcher ☐ Koch-Chemie ☐ Liqui Moly ☐ Meguiars ☐ Motul ☐ Nigrin ☐ Profi-Car ☐ PS Profipflege ☐ Sonax
Filter ☐ BMC ☐ Bosch ☐ Hengst ☐ K&N ☐ Knecht ☐ Mahle ☐ MANN-FILTER ☐ raid
Rennsitze/-schalen ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Sabelt ☐ Sparco
Straßenreifen/ Rennreifen (bitte getrennt eintragen) ☐☐ Apollo ☐☐ Avon ☐☐ BF Goodrich ☐☐ Bridgestone ☐☐ Continental ☐☐ Dunlop ☐☐ Falken ☐☐ Fulda ☐☐ Giti ☐☐ Goodyear ☐☐ Hankook ☐☐ Kumho ☐☐ Michelin ☐☐ Nankang ☐☐ Nexen ☐☐ Nokian ☐☐ Pirelli ☐☐ Toyo ☐☐ Uniroyal ☐☐ Vredestein ☐☐ Yokohama

- Und welche Produktbereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?
☐ Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge ☐ Sport-Auspuffanlagen ☐ Sportfahrwerke ☐ Federn
☐ Gewindefahrwerke ☐ Sportsitze ☐ Helme ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Felgen ☐ Zündkerzen
☐ Pflegemittel ☐ Filter ☐ Rennsitze/-schalen ☐ Straßenreifen ☐ Rennreifen

- Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Autos, Motorräder oder Motorsport unterhalten?
______ mal privat ______ mal beruflich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:

Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2022" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 23. Januar 2023. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ E498
Viel Spaß beim Mitmachen! Ihre Redaktion

***Einverständniserklärung**: Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihre Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft und Upfit GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch, per E-Mail oder Post für ihre Kunden auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle-, Fitness- und Ernährungs-Angebote hinweist und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeitet. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz. © Alle Rechte vorbehalten. Eine Verwertung oder Nachahmung ist nur mit Zustimmung des Verlages zulässig. Zuwiderhandlungen werden zivil- und strafrechtlich verfolgt.

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent Käufer Mitleser **MOTORSPORT *aktuell*** ☐ ☐ ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der abgedruckten ***Einverständnis-erklärung** einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ tätig in Auto-/Motorsport-Branche		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X ..... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht
am Automobil-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Formel 1	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Weitere Formelklassen (Indy Car,Formel 2,...)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Formel E	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Weitere Elektro-Rennserien	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Langstrecken-WM (WEC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ 24 Stunden Le Mans	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IMSA Sportscar Championship	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ 24 Stunden Nürburgring	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Langstrecke Nürburgring (NLS/VLN)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ GT World Challenge	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ GT Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallye-WM (WRC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallycross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Weitere Rallye-Disziplinen (Dakar, ERC,...)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ DTM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ TCR Europe / TCR World Tour	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Weitere Tourenwagen-Rennserien	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Regionaler Motorsport	☐	☐	☐	☐	☐

4

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Motorsport *aktuell* 5/23

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT aktuell

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent Käufer Mitleser **MOTORSPORT *aktuell*** ☐ ☐ ☐	
E-Mail	*Ja, ich bin mit der abgedruckten ***Einverständnis-erklärung** einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.*	
☐ tätig in Auto-/Motorsport-Branche		
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr	X ..... *Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen*	

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht
am Automobil-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Formel 1	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Weitere Formelklassen (Indy Car,Formel 2,...)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Formel E	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Weitere Elektro-Rennserien	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Langstrecken-WM (WEC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ 24 Stunden Le Mans	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IMSA Sportscar Championship	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ 24 Stunden Nürburgring	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Langstrecke Nürburgring (NLS/VLN)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ GT World Challenge	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ GT Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallye-WM (WRC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallycross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Weitere Rallye-Disziplinen (Dakar, ERC,...)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ DTM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ TCR Europe / TCR World Tour	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Weitere Tourenwagen-Rennserien	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Regionaler Motorsport	☐	☐	☐	☐	☐

3

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Motorsport *aktuell* 5/23

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte

MOTOR SPORT aktuell

Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.